

Nádraží jako nová centra měst

Poučení z Vídně a Londýna

Kateřina Čechová MSc. Arch

Disertační práce

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta architektury
Ústav urbanismu

Školitelka: doc. Ing. arch. Irena Fialová
Doktorský studijní program: Architektura a urbanismus

Praha, 2023



**FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE**

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou disertační práci vypracovala samostatně za použití uvedené literatury

Praha, 2023

Kateřina Čechová MSc. Arch.

Poděkování

Děkuji školitelce doc. Ing. arch. Ireně Fialové za trpělivost, přesnost komentářů k této práci a lidský přístup. Poděkování patří také všem členům DokKlubu, ústavního think-tanku, za jejich aktivní naslouchání a kritické připomínky.

Děkuji respondentům za ochotu podělit se o své zkušenosti.

Především děkuji rodině za neuvěřitelnou podporu: děkuji, Adame, Matěji a Jeníku.

Práce na disertaci byla v letech 2013–2015 podpořena prostředky ze studentské grantové soutěže (SGS13/226/OHK1/3T/15) a grantem rakouské vlády Aktion, s jehož pomocí strávila autorka v roce 2016 měsíc na Technické univerzitě ve Vídni studiem projektu Vienna Hauptbahnhof.

Abstrakt

Města na kolejích jsou nové městské čtvrti, vznikající při významných nádražích velkých i menších měst západního světa (Bertolini a Spit, 1998). Jejich podstatou je bezprecedentní proměna nádraží a jeho okolí, přičemž nová zástavba svým rozsahem, intenzitou a různorodostí aktivit, jež nabízí, i charakterem přetvářeného prostředí aspiruje na to, stát se novým městským centrem či jedním z center města. Jedná se o fenomén několika posledních dekad, kdy se dokončení blíží už několikátá generace těchto nesmírně komplexních projektů.

Navzdory několika desetiletím zkušeností z praktické realizace *Měst na kolejích* a stejně dlouhému období akademických reflexí se ukazuje, že přenos zkušeností mezi různými projekty má své limity. Vyprodukované a předávané znalosti existují ve fragmentech, v úzce vymezených kategoriích jednotlivých oborů a zaměřují se na několik nejviditelnějších projektů; systematických studií, pojímajících *Města na kolejích* v podstatných souvislostech, existuje jen několik a jejich vznik spadá do poloviny 90. let 20. století. Cenné know-how, které vzniká při realizaci velkých projektů *Měst na kolejích*, tak zůstává při přípravě a realizaci obdobných projektů v jiném kulturním prostředí nevyužito. Přinejmenším v domácí praxi měl nepoučený přístup k přípravě *Měst na kolejích* konkrétní, negativní dopady.

Jako optimální nástroj k přenosu komplexních znalostí a zkušeností v oblasti urbánního výzkumu byla vybrána případová studie. V rámci disertační práce byl nejprve identifikován *Projekt transformace centrálního nádraží a přilehlých území* (CTSADP – Central Train Station Area Development Project) jakožto specifický typ *Města na kolejích*, který se vyznačuje centrální polohou v rámci velkého města a přítomností transformačních ploch, vhodných pro výstavbu nové čtvrti. Přehled aktuálních iniciativ přitom vedl k návrhu typologie současných *Měst na kolejích*. V hlavní části práce byl navržen soudržný teoretický rámec případové studie se zvláštním zřetelem na zachycení CTSADP v jejich komplexnosti: jako specifický objekt (uzel-místo), proces jeho vzniku a kontext, ve kterém se odehrál. Navržený teoretický rámec byl prověřen zpracováním dvou případových studií CTSADP – London King's Cross a Wien Hauptbahnhof.

Klíčová slova

Velký urbanistický projekt, transformace železničních brownfields, Projekt transformace centrálního nádraží a přilehlých území, města na kolejích, metoda případové studie, vícepřípadová studie, Wien Hauptbahnhof, Vídeň hlavní nádraží, London King's Cross.

Abstract

Cities on Rails are new urban districts, emerging near major railway stations of large and smaller cities in the Western world (Bertolini and Spit, 1998). Their essence is an unprecedented transformation of the railway station and its surroundings, while the new development aspires to become a new city center or one of the city centers with its scope, intensity and variety of activities it offers, as well as the character of the transformed environment. This is a phenomenon of the last few decades, when the umpteenth generation of these extremely complex projects is nearing completion.

Despite several decades of experience in the practical implementation of *Cities on Rails* and an equally long period of academic reflection, it turns out that the transfer of experience between different projects has its limits. The knowledge produced and transmitted exists in fragments, in narrowly defined categories of individual disciplines and focuses on a few of the most visible projects; there are only a few systematic studies that consider *Cities on Rails* in a substantial context, and their origin dates back to the mid-90s of the 20th century. Valuable know-how, which is created during the implementation of large projects of *Cities on Rails*, thus remains unused during the preparation and implementation of similar projects in another cultural environment. At least in domestic practice, the ill-informed approach to the preparation of *Cities on Rails* had concrete, negative effects.

A case study was chosen as the optimal tool to transfer complex knowledge and experience in the field of urban research. As part of the dissertation, the Central Train Station Area Development Project (CTSADP) was first identified as a specific type of *City on Rails*, which is characterized by its central location within a large city and the presence of transformation areas suitable for the construction of a new district. At the same time, an overview of current initiatives led to the proposal of a typology of current *Cities on Rails*. In the main part of the thesis, a coherent theoretical framework of the case study was proposed, with special attention to capturing the CTSADP in its complexity: as a specific object (node-place), the process of its creation and the context in which it occurred. The proposed theoretical framework was tested by processing two CTSADP case studies – London King's Cross and Wien Hauptbahnhof.

Key words

Large-scale Urban Development Project, Railway Brownfield Transformation, Central Train Station Area Development Project, *Cities on Rails*, case study method, multiple case study, Vienna Main Station, London King's Cross.

Obsah

Úvodní část	9
1. Úvod	9
1. 1. Motivace k výzkumu	9
1. 2. Předmět výzkumu a výzkumný problém	10
1. 3. Cíle výzkumu	12
1. 4. Struktura disertační práce	13
2. Současný stav poznání	15
2. 1. Velký urbanistický projekt	16
2. 2. Města na kolejích	21
2. 3. Teorie uzlu a místa	28
Teoretická část	33
3. Metodický rámec	33
3. 1. Použité metody	33
3. 2. Postup výzkumu	34
4. Výběr případových studií	39
4. 1. Známé typologie Měst na kolejích	39
4. 2. Parametry českých projektů CTSAD	40
4. 3. Klíčové vlastnosti vybraných projektů	49
4. 4. Uzly-místa v centrální poloze s rozsáhlými transformačními plochami	52
4. 5. Výběr případových studií	61
4. 6. Spektrum Měst na kolejích – k nové typologii	63
5. Teoretický rámec případové studie	67
5. 1. Předávání znalostí a případové studie	67
5. 2. Komplexní případové studie	68
5. 3. Teoretický rámec případové studie dle Bertoliniho a Spita	69
5. 4. Shrnutí obsahové analýzy komplexních případových studií	74
5. 5. Návrh teoretického rámce – syntéza procesu	78
5. 6. Teoretický rámec případové studie	90

Praktická část	95
6. Případová studie London King's Cross	95
6. 1. Kontext	96
6. 2. Proces	108
6. 3. Uzel a místo	130
6. 4. Slovník aktérů	157
7. Případová studie Wien Hauptbahnhof	163
7. 1. Kontext	164
7. 2. Proces	182
7. 3. Uzel a místo	199
7. 4. Slovník aktérů	235
8. Společné vyhodnocení případových studií	243
8. 1. Kontext	243
8. 2. Proces	245
8. 3. Uzel a místo	255
Závěrečná část	273
9. Závěry a doporučení	273
9. 1. Klíčová zjištění a výstupy	273
9. 2. Doporučení	285
9. 3. Diskuse metody a limity výzkumu	287
9. 4. Doporučení pro další výzkum	297
9. 5. Publikace a výstupy	301
10. Přílohy	307
10. 1. Velké urbanistické projekty – přehled	307
10. 2. Typologie Měst na kolejích	311
10. 3. Obsahová analýza případových studií – kvantitativní	320
10. 4. Obsahová analýza případu Stockholm City West	323
10. 5. Wien Hauptbahnhof – data k funkční a prostorové analýze	327
10. 6. Wien Hauptbahnhof – harmonogram dějů a procesů	331

11. Literatura a zdroje	335
11. 1. Tělo výzkumu	335
11. 2. Anotace k Městům na kolejích (Kapitola 4 a Přílha 10)	343
11. 3. Případová studie London King's Cross	347
11. 4. Případová studie Wien Hauptbahnhof	353
11. 5. Seznamy	360

Úvodní část

1. Úvod

„Fyzici vypočítali, že temná energie a temná hmota tvoří 95,1 procenta známého vesmíru. Nelze je pozorovat, ale jejich existenci lze odvodit z jejich vlivu na 4,9 procenta vesmíru, které můžeme vidět a měřit. Je zde nápadná analogie s městy a místy, která obýváme. Jsou fyzické a materiální; můžeme je vidět, používat, procházet je a žít v nich. Můžeme o jejich kvalitách diskutovat a teoretizovat o nich. Můžeme odvodit, že vznikly a jsou drženy na místě jistými silami. Tyto síly jsou však obvykle neviditelné a velmi obtížně měřitelné. Temná energie, která leží pod povrchem našich měst, vytváří, přizpůsobuje, ničí a obnovuje, je v nejširším slova smyslu politika; jednotlivci, komunity a organizace, které spolupracují (nebo spolu soupeří) utvářejí místa, ve kterých žijeme a pracujeme.“

(Bishop a Williams, 2016, s. 2)

1. 1. Motivace k výzkumu

Jako urbanistka jsem svou praxi začínala prací na velkých urbanistických projektech v zahraničí. Účastnila jsem se tzv. *testovacího plánování* u velkých urbanistických záměrů během studentské praxe ve Švýcarsku, posléze jako začínající urbanistka jsem pracovala v Šanghaji na projektech regenerací nábřeží čínských měst. O spolupráci na velkých urbanistických projektech jsem stála i po návratu do Čech. Jako spolupracovnice pražských CMC architects jsem se podílela na urbanistické studii nádraží Holešovice Bubny-Zátory a studii pro holešovickou teplárnu (CMC architects, 2014; CMC architects a Pelčák a partner, 2014). Psala se léta 2011–2014 a já si nemohla nevšimnout, v jakém stavu byla tehdy příprava nejen území v Holešovicích, ale všech významných vnitroměstských železničních brownfields – Masarykova nádraží, Smíchovského nádraží, Nákladového nádraží na Žižkově nebo Hlavního nádraží v Brně.¹

V krátké porevoluční historii byly pro tyto lokality zpracovány desítky urbanistických studií. Přestože jejich pořízení probíhalo nejrůznějšími způsoby – od mezinárodních soutěží s účastníky zvučných jmen, přes přímou zakázku ověřenému urbanistovi až po inhouse studii městských plánovačů –, jejich další osud byl vesměs podobný: veřejností byly kritizovány za vysokou koncentraci cizorodé zástavby, disproporční zastoupení kanceláří, nedostatečné kapacity parků nebo navržené vybavenosti a předimenzovaná obchodní centra. Po neúspěšném pokusu prolomit s jejich pomocí stavební uzávěru vše utichlo, aby to za několik let mohlo vypuknout znovu, s novou urbanistickou studií.

Ani územně plánovací ochrana tzv. velkého rozvojového území a s ním spojené stavební uzávěry nezabránila postupné erozi celistvých ploch. Došlo ke zpochybňování hodnoty dochovaných historických staveb, a některé úspěšné pokusy vedly až k jejich demolici.

¹ Shrnutí vývoje v těchto územích viz Kapitola 4. 2.

Okrajové části transformačních území v duchu salámové metody odpadávaly z území, jež mělo být řešeno celkovou koncepcí, a dostávaly povolení k výstavbě nezávisle na celkovém řešení.

Ve veřejném prostoru se propíraly nevýhodné smlouvy Českých drah s konkrétními developerskými společnostmi. Domácí odbornou debatu ovládal defétismus – pozemky železničních brownfields nepatří městu, a město tudíž nemůže do podoby výstavby nijak zasahovat. Politici, kteří měli dobrou vůli výstavbu u nádraží podpořit, působili nevěrohodně, když přirovnávali naprostou absenci cílevědomého plánovacího procesu domácích projektů k projektům zahraničním s dovětkem, že i tam trvala příprava dlouho.

Zpětně viděno se domnívám, že česká nechuť k plánování obecně a k územnímu plánování obzvlášť, někdy kolem roku 2015 narazila na poznání, že pouze další urbanistická studie nás nedovede k výsledkům, jaké obdivujeme u přestaveb železničních brownfields v zahraničních metropolích. Česko, v němž pro územní plánování nebylo možné získat ani plnohodnotnou profesní kvalifikaci, začalo posilovat městské plánovací instituce tak, aby začaly fungovat také v iniciační a koordinační rovině.

Všichni kolem si kladli stran městského rozvoje složité otázky – a nebylo vůbec snadné dobrat se srozumitelných odpovědí. Plánovací instituce začaly posilovat svojí organizační kapacitu (Berg a Pol, 1998) a zjišťovat, jaké nástroje vlivu na podobu území (Tosics a kol., 2010) českému plánování chybí k tomu, aby i naše města úspěšně zvládla realizaci velkého urbanistického projektu. Proces to byl o to náročnější, že v klíčových pozicích týmů nových plánovacích institucí stáli téměř výhradně architekti a sektorový přístup ke znalostem a know-how (Horák, 2014) dlouho zabraňoval vidět za jednotlivostmi celek.

V mém profesním životě se období lokálního urbanisticko-plánovacího obrození překrývalo s formulací výzkumného problému transformací železničních brownfields i s dalšími profesními zkušenostmi na velkých projektech.² Tato práce byla motivovaná snahou přemostit informační bariéry, porozumět lépe tomu, jak fungují zahraniční projekty a nakonec i snahou nově promyslet roli architekta-urbanisty a dalších klíčových aktérů tak, aby multidisciplinarita přístupu nebyla jen prázdným slovem.

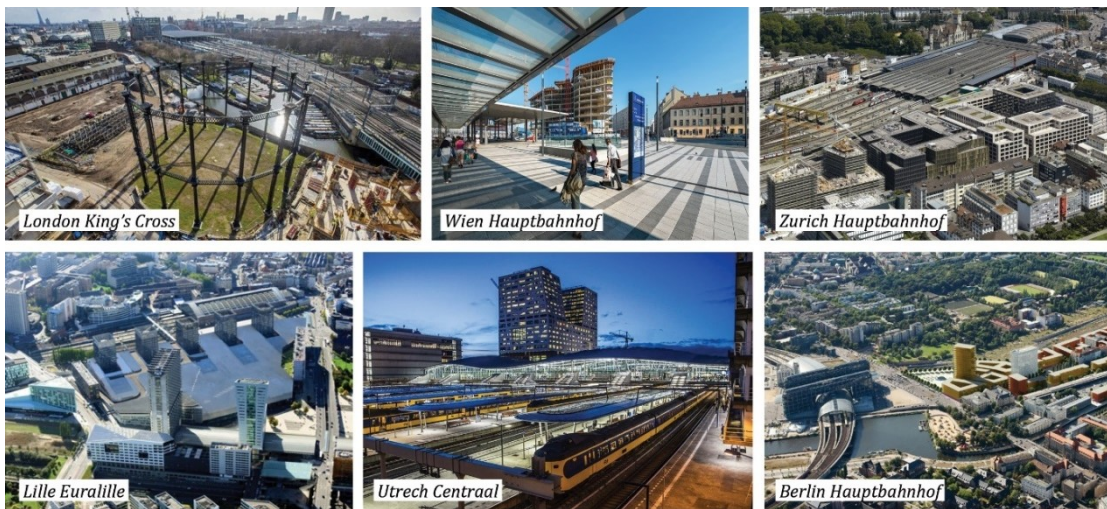
1. 2. Předmět výzkumu a výzkumný problém

Města na kolejích jsou nové městské čtvrti, vznikající při významných nádražích velkých i menších měst západního světa (Bertolini a Spit, 1998). Jejich podstatou je bezprecedentní proměna nádraží a jeho okolí, přičemž nová zástavba svým rozsahem, intenzitou a různorodostí aktivit, jež nabízí, i charakterem přetvářeného prostředí aspiruje na to, stát se novým městským centrem či jedním z center města. Jedná se

² V rámci týmu UNIT architekti jsem se podílela především na projektech pro pražskou Libeň: Tittl a kol., 2017; Tittl, Kohout a Čechová, 2017; Tittl, Doležalová a Čechová, 2019.

o fenomén několika posledních dekad, kdy se dokončení blíží už několikátá generace těchto nesmírně komplexních projektů.

Z široké typologické škály *měst na kolejích* se tato práce soustředí na projekty, které nazývám *Projekty transformace centrálních nádraží a přilehlých území*. Od jiných nádražních projektů je odlišuje (1) centrální poloha v bezprostřední blízkosti městského jádra a (2) existence transformačních území, umožňujících vznik nové čtvrti. Ze své podstaty jde o vysoce komplexní a zároveň prestižní projekty, které mají strategický význam pro celoměstský rozvoj, potažmo rozvoj širšího regionu. Ze všech *měst na kolejích* vykazují *projekty transformace centrálních nádraží a přilehlých území* největší míru složitosti a intenzitu konfliktů plynoucích z různých nároků a potřeb nádraží jakožto *uzlů a míst*.



Obr. 1. Současná Města na kolejích. Zdroj: autorka.

Přestože jsou tyto projekty navzájem příbuzné a vznikají za podobných výchozích podmínek, podívat se k sousedům pro snadno dostupný příklad dobré praxe může být překvapivě složité. Každý projekt se od dalších obdobných liší plánovacím, kulturním a administrativním kontextem, specifickou ekonomickou a geopolitickou situací jednotlivých měst, jiným tahouny regenerace v závislosti na vlastnictví pozemků, jinými parametry infrastrukturních projektů a mnoha dalšími faktory.

Přenos zkušeností mezi různými projekty má své limity, jak vyplynulo z vlastních příprav tohoto výzkumu i z teoretických studií. Už koncem 90. let 20. století si Bertolini a Spit ve své analýze projektů transformací železničních brownfields posteskli nad fragmentací znalostí, absencí celkového obrazu, zastaráváním zkušeností a neschopností učit se od jiných účastníků téhož procesu, a to navzdory (anebo naopak kvůli) neuvěřitelnému množství informací, které byly už tehdy o tomto typu projektů k dispozici (Bertolini a Spit, 1998, s. 3; později také Stam, Peek a Chan, ed., 2020).

Otázka, jak sdílet znalosti a zkušenosti mezi různými prostředími, je v oblasti urbanistické a plánovací praxe dlouho přítomná a akademická literatura ji reflektuje. Práce na tomto výzkumu však přinesla zjištění, že své limity má i přenos znalostí skrze odborné a populární publikace. Také tyto znalosti existují ve fragmentech, v úzce

vymezených kategoriích jednotlivých oborů a zaměřují se na několik nejviditelnějších projektů; systematických studií, pojímajících *Města na kolejích* v podstatných souvislostech, existuje jen několik a jejich vznik spadá do poloviny 90. let 20. století.

Cenné know-how, které vzniká při realizaci velkých projektů *Měst na kolejích*, tak zůstává při přípravě a realizaci obdobných projektů v jiném kulturním prostředí nevyužito. Cena za nepoučený přístup k transformaci nádraží a přilehlých území je přitom vysoká a viditelná v zahraniční i domácí praxi:

- ▷ Riziko ztroskotání projektu: chronické ztroskotávání vede kromě plýtvání prostředků také k únavě všech aktérů a menší ochotě držet i u dalších pokusů vysokou laťku
- ▷ Nekoncepční rozvoj: urbanistické chyby, které mohou v důsledku oslabit celé širší okolí nebo dát vzniknout druhotnému brownfieldu v místech, kde aktuální iniciativa vytvořila nové problémy nebo neadekvátně reagovala na možné konflikty
- ▷ Nedostatečná ochrana veřejného zájmu: privatizace veřejných prostor, zánik hodnotných staveb a míst, nedostatečná diverzita a v důsledku i vitalita nové čtvrti
- ▷ Riziko politické destabilizace: rostoucí vzájemná nedůvěra, vyčerpané veřejné rozpočty

Pro tento výzkum jsou zásadními dva hlavní výzkumné problémy:

Znalosti a zkušenosti z přípravy a realizace *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území* nejsou efektivně využívány při přípravě a realizaci obdobných projektů v jiném kulturním a plánovacích prostředí.

Záznamy znalostí a zkušeností z přípravy a realizace *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území* existují ve fragmentech, uzavřené v hranicích oborů nebo postrádají důležité detaily a vztahy, které by přenos znalosti mezi různými kontexty umožnily či usnadnily.

1. 3. Cíle výzkumu

Strategickým cílem výzkumu je přemostění znalostní mezery, která vzniká mezi nositeli znalosti a bezprostřední zkušenosti z přípravy a realizace *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území* na jedné straně a aktéry, zapojenými v přípravě a realizaci obdobných projektů v jiném kulturním a plánovacím prostředí na straně druhé.

Hlavním cílem je navrhnout takovou metodiku výzkumu *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území*, která při minimální míře zjednodušení jejich komplexní podstaty umožní takové sdílení poznatků a zkušeností, které bude relevantní i v jiném kulturně-plánovacím kontextu.

Díličními cíli výzkumu je (1) je navrhnout koherentní teoretický rámec případové studie se zvláštním zřetelem na multioborovost a zachycení kontextu *Projektů transformací*

centrálních nádraží a přilehlých území, (2) zprostředkovat komplexní znalosti o přípravě a realizaci dvou zahraničních projektů transformací *centrálních nádraží a přilehlých území* a (3) vyplnit mezeru v odborné literatuře komplexním zpracováním případové studie, srozumitelné v jiném kontextu.

Praktickým cílem této práce je, aby se to nejlepší, co se v oblasti regenerace centrálních nádraží v Evropě děje, stalo skutečnou, v souvislostech promyšlenou a na faktech založenou inspirací pro dění v českých městech.

Mojí ambicí je, aby se výzkum, po boku mnoha dalších, stal součástí ekosystému předávání znalostí a zkušeností v oblasti rozvoje měst; součástí procesu, jímž se posiluje pomyslný sval citlivosti k hledání autentických a v daném kontextu funkčních řešení směřujících k udržitelnému rozvoji. Ochrana veřejného zájmu je doménou veřejné správy, právě zástupcům veřejného sektoru je tato práce věnována především.

1. 4. Struktura disertační práce

Disertační práce je rozložena do jedenácti kapitol a členěna do čtyř částí.

Úvodní část začíná **kapitolou 1**, v níž je vysvětlena osobní motivace, předmět výzkumu, výzkumný problém, cíle výzkumu a v níž je shrnuta struktura disertační práce. Následuje souborná **kapitola 2**, která představuje současný stav poznání samotných *Měst na kolejích* a zároveň je analýzou relevantní literatury o *Městech na kolejích*. Tento přístup vychází ze zjištění, že v tomto případě není účelné oddělovat objekt od jeho reflexe, kterou zprostředkovává odborná literatura. Prvním důvodem je to, že výběr problémů a témat, zpracovávaných v odborné literatuře, vypovídá mnohé o projektech samotných a vývojových trendech. Druhým důvodem je zacílení této práce jen zčásti na *Města na kolejích* jako taková; gros této práce se zabývá otázkou, jak o nich psát. Tato kapitola se zabývá také terminologií, představuje *Města na kolejích* jako podskupinu velkých urbanistických projektů a ve větší podrobnosti rozvádí jedinou relevantní teorii, která se k městům na kolejích vztahuje, a která je důležitým podkladem tohoto výzkumu: duální podstatu *Měst na kolejích* jako *uzlů a míst*.

Teoretická část tohoto výzkumu začíná **kapitolou 3**, která shrnuje metodiku a postup výzkumu. Nejvíce se soustředí na případovou studii jakožto ústřední téma tohoto výzkumu: na způsob výběru vzorku (postup, jakým výzkum došel k výběru dvou zahraničních příkladů), na postup vytvoření teoretického rámce případové studie (hlavní cíl tohoto výzkumu) a na samotnou práci na případových studiích (tedy na aplikaci teoretického rámce, metody sběru dat a způsoby reportování).

Následující **kapitola 4** popisuje postup, jakým došlo k výběru vzorků pro aplikaci teoretického rámce; tedy k rozhodnutí zpracovat jako případové studie právě příklady Wien Hauptbahnhof a London King's Cross. V základu stálo poznání, že je nutné se zorientovat v množství velmi různorodých *Měst na kolejích*, vyhledat příklady podobné českým referenčním příkladům, a že toto na základě dosud známých typologií není dost dobře možné. Došlo tedy k identifikaci podstatných znaků zkoumaných projektů a

vytvoření typologie *Měst na kolejích*. Ústřední typ – *Projekt transformace centrálních nádraží a přilehlých území (CTSADP – Central Train Station Area Development Project)* – byl definován centrální polohou a rozlohou pozemků, umožňující výstavbu nové čtvrti. Tento typ se stal rezervoárem příkladů, z něhož byly po zpřesnění dalších parametrů vybrány dvě zahraniční případové studie.

V **kapitole 5** je popsán proces, jakým došlo k vytvoření návrh teoretického rámce případové studie, jedná se tedy z hlediska hlavního cíle tohoto výzkumu o ústřední kapitole. V úvodu se dotýká obecnými způsoby přenosu znalostí formou případových studií a argumentuje ve prospěch komplexního pojetí případové studie v případě *Měst na kolejích*. Dále popisuje postup, jakým byl navržen teoretický rámec případové studie: od základního teoretického rámce odvozeného z etablované teorie *Uzlu a místa* (Bertolini a Spit, 1998), přes obsahovou analýzu tří vybraných komplexních případových studií až po dopřesnění struktury na základě hloubkového studia jedno z případů, konkrétně Wien Hauptbahnhof. Výsledná syntéza teoretického rámce je rozepsána po tématech tak, aby na ni mohla rovnou navázat aplikace poznatků v rámci Praktické části.

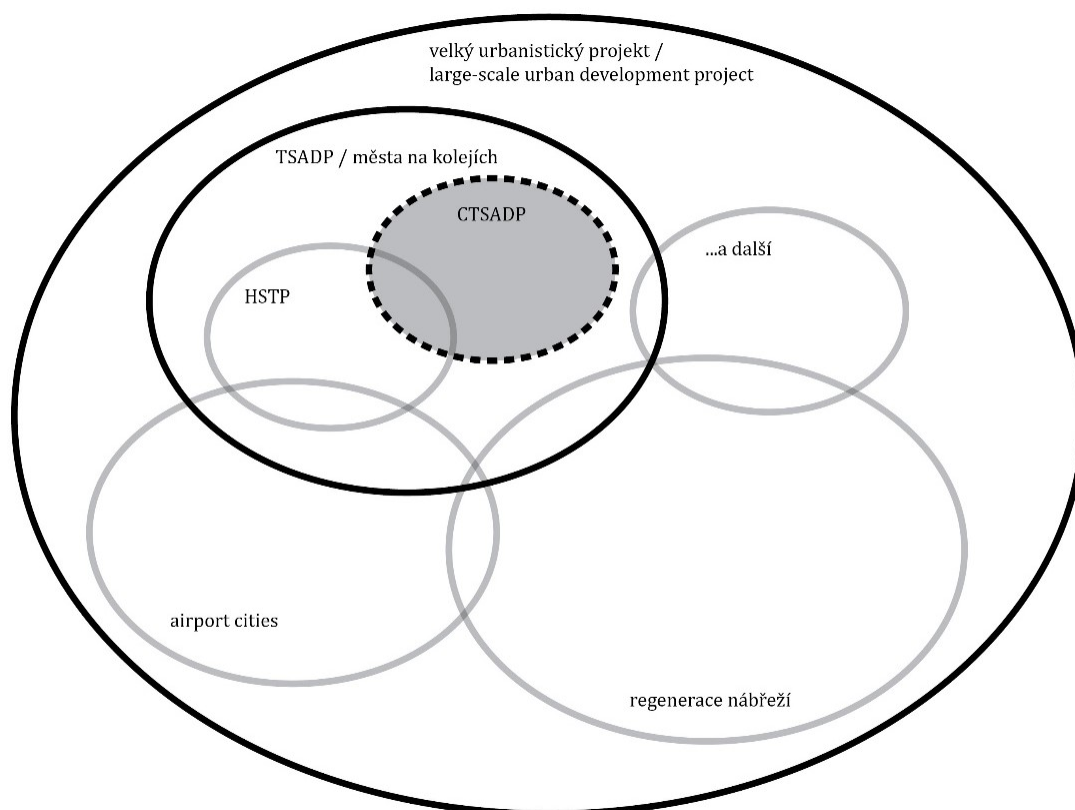
Praktická část výzkumu se stává ze dvou případových studií a jejich společného vyhodnocení – lze je nazvat také jednou vícepřípadovou studií. Jedná se o prověření navrženého teoretického rámce jeho aplikací ve dvou praktických případech. Oba případy jsou představeny souhrnným textem, který je reportem neboli zprávou případové studie, a doprovodnými ilustracemi. **Kapitola 6** se zabývá případovou studií z Londýna, projektem King's Cross. **Kapitola 7** reportuje případovou studii z Vídně, Wien Hauptbahnhof, přičemž tato případová studie experimentuje s možnostmi doplňujících analýz (funkční, urbánně-morfologické a procesní). **Kapitola 8** je společným vyhodnocením obou případových studií. U jednotlivých témat z teoretického rámce byly vzájemně porovnány přístupy a další aspekty obou projektů, přístupu jejich aktérů a kontextu, v němž se odehrály. Napříč teoretickým rámcem byla identifikována další průřezová témata, která byla v rámci společného vyhodnocení adresována.

Závěrečná část začíná **kapitolou 9**, v níž jsou shrnuta klíčová zjištění a výstupy tohoto výzkumného projektu, doporučení, dále jeho limity a omezení a doporučení pro další výzkum. Kapitola je zakončena soupisem vlastních publikací a výstupů. **Kapitola 10** je souhrnem příloh a **kapitola 11** uvádí soupis použité literatury a dalších zdrojů.

2. Současný stav poznání

Tento výzkum se zabývá *Projekty transformací centrálních nádraží a přilehlých území (Central Train Station Area Development Project – CTSADP)*. Tyto projekty, které jsou specifické existencí železničního uzlu, rozsáhlých transformačních pozemků a polohou v blízkosti jádra velkého města, nejsou dosud v odborné literatuře definovány jako specifická skupina projektů. Jak v akademické sféře, tak ostatně také v plánovací praxi, jsou nicméně *CTSADP* druhem *Města na kolejích (TSADP – Train Station Area Development Project)*, respektive *Velkého urbanistického projektu*.³ Vzájemné vztahy mezi různými druhy velkých urbanistických projektů naznačuje následující diagram.

Následující kapitola definuje konkrétní předmět výzkumu v rámci širších tematických okruhů a mapuje obraz *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území* v odborné literatuře.



Obr. 2. Vztahy mezi různými druhy velkých urbanistických projektů tak, jak jsou reflektovány v odborné literatuře: Černá linka: odborná literatura, využitá v této práci; šedá linka: další druhy velkých urbanistických projektů; černá přerušovaná linka: CTSADP projekty, jež jsou předmětem této práce a nemají vlastní okruh odborné literatury

³ Definice jednotlivých termínů jsou popsány v následujících podkapitolách

2. 1. Velký urbanistický projekt

Problematiku transformace centrálních nádraží a přilehlých území lze při jisté míře abstrakce popsat jako koncentrovanou proměnu rozsáhlých městských území. Stakovým druhem zásahu mají města euro-americké civilizace historicky bohaté zkušenosti: skokové rozšiřování měst ve vrcholném středověku a znovu za průmyslové revoluce, obnova sídel po válečných konfliktech, tzv. ozdravující zásahy – asanace hygienicky či ideologicky nevyhovující starší zástavby či transformace někdejších území, sloužících k vojenským účelům, jakými byly na příklad někdejší hradební pásy.

Velký urbanistický projekt současnosti je nicméně fenoménem, vyrůstajícím z ekonomické a sociální reality konce sedmdesátých a počátku osmdesátých let 20. století. Tehdejší odklon řady zemí západní Evropy od konceptu sociálního státu spolu s globalizujícími se ekonomickými vztahy uspíšil deindustrializaci a otevřel prostor pro účast soukromého kapitálu na výstavbě měst. Současně probíhající procesy decentralizace a koncentrace daly vzniknout nové geografii regionů, která se vzpouzí tradičnímu dělení na centra a periferie. Někdejší plochy pro průmysl a železniční či lodní dopravu nalézaly nové využití v nastupujícím systému produkce, v němž tradiční výrobu do velké míry nahradil obchod, znalostní ekonomika, zábavní průmysl a turismus. Liberalizace ekonomických vztahů vytvořila i z měst subjekty, které se snaží získat konkurenční výhody v soutěži s jinými městy a nalákat žádoucí druh podnikatelů, kapitálu a talentů. Vstup do nového milénia nebo pořádání prestižních mezinárodních sportovních či kulturních událostí se stalo příležitostí ke zlepšení relativní pozice toho kterého města a k prezentaci vizí svého rozvoje. Realizace velkých urbanistických projektů se stala nástrojem celospolečenské změny, odpovědí měst na (do určité míry univerzální) výzvy globalizace, výkladní skříní, v níž město ‚vystavuje‘ svou schopnost rychle se adaptovat na měnící se svět.

“[Velké urbanistické projekty] jsou mechanismem par excellence, s jejichž pomocí je globalizace urbanizována.”(Moulaert, Rodrigues a Swyngedouw eds., 2003, s. 3)

Počátkem nového tisíciletí byla dokončena nebo intenzivně připravována kritická masa velkých urbanistických projektů; zrodil se model, třebaže v poměrně širokém spektru: centrální obchodní čtvrti (tzv. CBD – Central Business District: pařížská La Defense, Londýnské Canary Wharf, vídeňské Donau City, ale také Quartier Leopold v Bruselu s koncentrací unijních úřadů nebo birminghamská CBD), areály pro kulturní a společenské události (barcelonské Forum Kultur 2004, území Lisabon Oriente pro EXPO 1998), technologické a inovační okrsky (Parc d’Innovation d’Illkirch ve Štrasburku, Adlershof v Berlíně) nebo smíšené čtvrti s významným podílem bydlení a kanceláří (kodaňská čtvrť Ørestad, rotterdamský Kop van Zuid, Centro Direzionale v Neapoli nebo Bilbao Abandoibarra). Nové městské čtvrti vznikaly transformací někdejších průmyslových závodů (pozemky automobilky Renault v Boulogne-Billancourt), přístavů (Clyde Waterfront ve skotském Glasgow, Dublin Docks nebo nábřeží v Amsterdamu a Kodani), železničních zařízení (Spina Centrale v Turíně, Stratford v Londýně), vojenských zařízení (Vauban ve Freistadtu) či různých vnitřních periferií (Forum Besos v Barceloně, Potsdamer Platz v Berlíně). Do realizace šly ale také projekty, kterými je rozšiřováno zastavěné území města, ať už na zelené louce či v málo rozvinutých

oblastech (Seestadt Aporn ve Vídni, Ørestad v Kodani nebo Amsterdamský Zuidas) nebo navážkami v mělkých pobřežních vodách (amsterdamský Ijburg, kodaňský Lynnetenholm). Vyrostla urbánní centra s odpovídající metropolitní vybaveností: centra obchodu, konferenční centra a hotely, zábavní a obchodní komplexy, muzea a univerzity; byly vybudovány významné městské parky nebo upravena nábřeží pro volnočasové aktivity; a v neposlední řadě vznikly významné kapacity pro bydlení. Převažující narativ hustého, kompaktního města získává řadu podob, od nízkopodlažní kompaktní městské zástavby až po kancelářské i bytové výškové budovy.⁴

Velký urbanistický projekt zahrnuje tolik různorodých projevů, že jeho souborná definice zůstává povětšinou vágní. Autoři publikace IAURIF konstatují, že se jedná o „...relativně koncentrovanou aktivitu jak v prostoru, tak v čase, jejíž účelem je vybudovat část města prostřednictvím obnovy, intenzifikace nebo nového rozvoje.“ (Lecroart a Palisse, 2007, s. 6) Jedná se o velké projekty – rozlohou území, ambicemi, objemem stavebního programu či investic; a o projekty městské/urbánní – pracující s příslibem určité metropolitní kvality, která se pojí s dobrou regionální i mezinárodní dostupností nebo urbánní hustotou a kombinací různých funkcí. Velké urbanistické projekty s intenzivní městskou zástavbou jsou prezentovány jako protiklad rozšiřování sídelní kaše a neudržitelného způsobu městského rozvoje. Společným znakem těchto projektů je dlouhé období přípravy a realizace, stejně jako potřeba koordinovat velké množství aktérů. Záměry v sobě integrují nároky na plánování na různých úrovních a v různých oblastech – od ekonomiky a dopravy přes zajištění vybavenosti až po ochranu přírodních a kulturních hodnot. Plánování města jako takové se i díky – či kvůli – velkým městským projektům posouvá směrem k tvorbě strategií, naplňovaných velkými i menšími projekty a škálou dalších iniciativ, regulací a opatření. Velký urbanistický projekt se stává „jedním z nástrojů k prosazení celkové metropolitní strategie.“ (Lecroart a Palisse, 2007, s. 6)

Ty největší a neviditelnější projekty jsou svým významem strategické, tedy „překračující dosah jednotlivých aktérů, jednoúčelových chování a časoprostorový rozsah denních činností a rutin. (...) Strategické městské projekty velmi viditelným způsobem symbolizují závazek místní společnosti záměrně investovat do budoucnosti, která půjde určitým směrem. To může mít například podobu investice do nové kulturní či ekonomické specializace městského systému nebo do určitých nových prostor a nových prostorových konfigurací vznikajících městských regionů.“ (Salet a Gualini, eds., 2012, s. 3-4) Tyto velké urbanistické projekty vzbuzují naděje jakožto katalyzátory růstu a potenciální spojovníky daného místa-města s globálními sítěmi ekonomických vztahů. Proměně na mentální úrovni – vytvoření nového image daného místa, města či městského regionu, která město zviditelní v globální soutěži – napomáhá ikonická architektura a design od autorů zvučných jmen. Strategické urbanistické projekty jsou místy obzvláště velké tenze mezi globálními, národními, velkými zájmy a zájmy místními a to jak v prostoru, tak v kultuře a ekonomii. Téměř poetické přirovnání nabízí Moulaert a kol. (2003), když tyto projekty nazývají světem v zrnku písku – mikrosvětlem, ztělesňujícím komplexní a napříč měříky probíhající procesy, který dává nahlédnout do dynamiky střetu lokálního a globálního.

⁴ Výběrový přehled velkých evropských urbanistických projektů je součástí Přílohy 10. 1.

2. 1. 1. Trendy v literatuře Velkého urbanistického projektu

Terminologie

V odborné literatuře je pro tento typ projektu nejčastěji užíván název Large-Scale Urban Project (Rakouská akademie věd, COMET, 2004)⁵ a Large-Scale Urban Development Project (LsUDP; Swyngedouw, Moulaert a Rodríguez, 2002; IAURIF, 2007; Pagliaring, Hersperger a Rihoux, 2020), lze se ale setkat i s variantami Large Urban Project (Carmona, Burgess a Badenhorst, 2009) či Large Urban Developments (LUDs; Eizenberg, 2019; Eizenberg ed., 2019, Machala a Koelemaj, 2019). Občasně se vyskytující pojem Urban Project – Městský projekt (Duin a kol, 2009; Fialová, 2011; *International Urban Project Award*, 2021), může kromě skutečně velkých urbanistických projektů výše uvedených vlastností představovat také rozsahem nevelký zásah s celoměstským vlivem. Český překlad navíc evokuje projekt iniciovaný a řízený městem, tedy veřejnou správou. Používán bývá i pojem megaproject (či mega-project; Salet, 2007; Del Cerro Santamaria, 2019), který má ale také další významy: může jít o velké infrastrukturní projekty, např. velké projekty s dopravní funkcí – letiště, dálnice, mosty, systém metra či nádraží, – ale také třeba o nový IT systém státních penzí (Flyvbjerg, 2017). U některých autorů, zejména z oblasti kritické teorie, má navíc předpona „mega“ zřejmý negativní náboj (Fainstein, 2008; Flyvbjerg a kol., 2003). Ve své práci jsem se přiklonila k termínu velký urbanistický projekt, používanému v českém prostředí Doleželovou a Macounem (Doleželová, 2018; Doleželová a Macoun, 2017).

Odborná literatura

Na přelomu tisíciletí proběhlo několik rozsáhlých výzkumů, které položily základ dnešnímu porozumění fenoménu velkých urbanistických projektů.

Jedním z nich byl evropský výzkum COMET – Competitive Metropolises pod vedením Wilema Saleta a Enrico Gualiniho (Rakouská akademie věd, COMET, 2004).⁶ Výzkumný tým COMET zpracoval formou případových studií sedm velkých urbanistických projektů; vybrány byly ty nejambicióznější, u nichž byla snaha integrovat urbánní politiky v oblasti ekonomické konkurenceschopnosti s cíli v oblasti sociální a environmentální udržitelnosti. Hlavní výzkumná otázka zněla, nakolik se daří realizovat takto komplexní a často protichůdné cíle v prostředí navzájem propojených sítí aktérů z různých úrovní rozhodovacího procesu (*multi-level-governance*).

Výstupem evropského výzkumu URSPIC (Urban Restructuring and Social Polarization in the City) byla publikace *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities* (Moulaert, Rodríguez a Swyngedouw, eds., 2003). Její autoři na příkladu devíti velkých urbanistických projektů osvětlují dynamiku střetů globálních a lokálních sil a mechanismy vzniku sociální polarizace a vyloučení či

⁵ Autoři tohoto výzkumu v následné publikaci nicméně používají výraz „strategic urban project“, dochází zde k posunu významu v souvislosti se zaměřením této publikace; viz Salet a Gualini eds., 2012.

⁶ Oba hlavní autoři studie, Wilem Salet a Enrico Gualini, se posléze podíleli na vzniku dalších publikací: knihy *Framing Strategic Urban Projects*, která je čtenářsky přístupnějším výstupem ze zmíněného výzkumu, a publikace *Large-scale Urban Development Projects in Europe*, přinášející inspiraci pro administrativu regionu Ile des France: SALET a GUALINI eds., 2012 a IAURIF, 2007.

integrace, tedy např. tvorbu pracovních míst a jejich zánik, dynamiku trhu s bydlením, občanskou participací nebo její absencí.

K těmto dvěma výzkumům lze zařadit i rozsáhlou kolektivní monografii *Large-scale Urban Development Projects in Europe*, sestavenou jako praktickou „učebnici“ velkých urbanistických projektů pro administrativu regionu Ile des France (IAURIF, 2007). Na patnácti příkladech autoři ukazují, jaký je vztah velkých urbanistických projektů vůči rozvojovým strategiím příslušných měst a regionů a vůči sítím jejich aktérů, a jakým způsobem jsou projekty plánovány, řízeny a realizovány.

Odborné literatuře počátku milénia dominovala kritika, přicházející zejména – ale ne výhradně – z okruhu autorek a autorů kritické teorie urbanismu: Obcházení standardních demokratických (plánovacích) procesů, proklamované a nikdy nenaplněné sliby větší sociální koheze, nebo přímo realizace velkých projektů jakožto jednoúčelových podnikatelských příležitostí (Moulaert, Rodriguez a Swyngedouw, eds., 2003; Swyngedouw, Moulaert a Rodriguez, 2002; Moulaert a kol., 2001; Buck a kol. eds., 2005; Graham a Marvin, 2001); podhodnocování či zamlčování rizik a nadsazování domnělých benefitů vedoucí k vyčerpávání veřejných zdrojů (Flyvbjerg a kol., 2003; Moulaert a kol. eds., 2003; Altshuler a Luberoff, 2003); zviditelňování sociální nespravedlnosti, při níž výhody z realizace velkých projektů čerpá jen úzká, zpravidla již nějakým způsobem privilegovaná, skupina aktérů (Fainstein 2001; Fainstein, 2008; Fainstein, 2010); zjednodušení procesů a rozsahu projektů, která drží na uzdě rozpočet i harmonogram, ale značně omezují synergický potenciál projektů (Giezen, 2012), ale také možnost zapojení veřejnosti. Vůči velkým projektům relativně vstřícně naladěni autoři francouzské publikace na sklonku nultých let konstatovali, že *„...obecně vzato velké urbanistické projekty ještě zdaleka nejsou modelem účasti veřejnosti a komunitního plánování.“* (Lecroart, 2007)

Je třeba vzít v úvahu, že tato příkrá hodnocení vypovídala především o povaze několika největších a nejviditelnějších projektů, vzešlých z reality devadesátých let 20. století. Vývoj posledních dekád směřuje na jedné straně k čím dál dominantnější roli soukromých aktérů (Doleželová a Macoun, 2017; Heurkens a Hobma, 2014; Heurkens, 2017), na straně druhé k otevírání nových cest, kterými veřejný sektor do přípravy a realizace projektů vstupuje a kterými uplatňuje veřejný zájem. Příprava a realizace velkých urbanistických projektů spouští (resp. si vynucuje) inovace na mnoha úrovních – od architektonických řešení přes plánovací nástroje a řízení projektu až po právně-finanční vztahy mezi jednotlivými aktéry. Velký projekt je také příležitostí k prosazení viditelných změn, např. k testování aplikace nových udržitelných řešení v měřítku celých čtvrtí. Značně se rozšířil rejstřík projektů: zvýšení mezinárodní prestiže a zachycení globálních toků kapitálu není výhradním motorem změn, už autoři na platformě IAURIF identifikovali řadu projektů, jejichž protagonisté budovali rozvojovou strategii na základě vnitřních potřeb území a stávajícího potenciálu, trpělivě skládali konsensus regenerace území postavený na dosavadním vývoji či vizi nové modernity (IAURIF, 2007, s. 25 a 31). Maximální úsilí o vytvoření funkčně smíšeného území doplnila v mnoha případech snaha o vytvoření čtvrtí smíšených také napříč příjmovými a generačními kategoriemi.

Odborná literatura po roce 2010 reaguje na problémy, rizika a příležitosti velkých urbanistických projektů hledáním praktických řešení a způsobů adaptace na nové podmínky. Tematické číslo magazínu Urban Planning (Eizenberg, ed., 2019) si rovnou klade za cíl „...identifikovat možné plánovací praxe, které mohou překonat problémy a nespravedlnosti, produkované velkými urbanistickými projekty“ (Eizenberg, ed., 2019, s. 2). Erwin Heurkens (2017, Heurkens a Hobma, 2014) ve svých studiích z anglosaského prostředí a Nizozemí vychází z potřeby místní správy hrát v rozvoji velkých urbanistických projektů aktivní roli, a to i v situaci, kdy veřejný sektor čím dál více plánovacích kompetencí sdílí či přímo deleguje na soukromé hráče, ať už investory a developery, korporace či komunity. Giezen a kol. (2015) zkoumají, jaké plánovací a řídicí strategie vedou ke zvýšení adaptační kapacity velkých urbanistických projektů, a tím také ke zvýšení šance na řešení nenadálých komplikací, které v takto složitých případech zákonitě vyvstávají. Pagliarin a kol. (2020) v rozsáhlé kvalitativní analýze 38 velkých urbanistických projektů hledají kombinace podmínek, které přispívají k souladu velkých urbanistických projektů se strategickými plány. Theurillat a Crevoisier (2014) zkoumají nové formy vyjednávání, v nichž se aktéři učí „překládat“ různé aspekty projektů včetně udržitelnosti do řeči peněz. Práce z druhé dekády se tak řadí k sílícímu proudu akademické literatury, zabývající se organizací a managementem velkých projektů (Flyvbjerg, ed., 2017).

V tuzemském prostředí se velkým urbanistickým projektům věnuje především architektka Lucie Doleželová. V souladu se soudobými akademickými trendy zkoumá zapojení soukromých aktérů do přípravy a realizace velkých urbanistických projektů a související témata: konfliktní (či konvergentní) zájmy veřejného a soukromého sektoru, proměnu způsobu vedení projektů, ke kterému došlo v posledních dvou dekadách vlivem neoliberalismu, či vliv procesních změn na městskou formu (Doleželová, 2015; Doleželová a Macoun, 2017; Doleželová, 2018). Pro Lucii Doleželovou je referenčním prostředím Francie, s níž srovnává vývoj v českých, resp. postsocialistických městech; jako jedna z mála tak přináší komplexní zahraniční zkušenost do českého prostředí. Dalším výzkumníkem je urbánní geograf Branislav Machala, který ve svých textech (Machala, 2019; Machala a Koelemaij, 2019) zkoumá politicko-ekonomickou logiku stojící v pozadí rozhodovacího procesu transformace bratislavského nábřeží a upozorňuje na podnikatelský charakter procesu proměny. Procesu transformace zahraničních brownfieldů na příkladu Německa se ve své dosud spíše spoře publikované práci věnuje také architekt a developer Vít Řezáč (2016).

Výzvy a nástrahy, stejně jako možná řešení a odpovědi, jsou do určité míry společná široké skupině velkých urbanistických projektů, města na kolejích tedy nevyjímaje. Zvětšující se prostor pro soukromý sektor klade větší nároky na veřejný sektor a jeho roli garanta udržitelného rozvoje. Problémy, kterým čelí, jsou přitom čím dál urgentnější a zároveň komplexnější: hrozba klimatické krize, ztráta sociální soudržnosti, deficit demokracie, zdravotní rizika. Vývoj posledních let ale vzbuzuje také mírný optimismus. Ukazuje daleko vědomější práci s nástrahami globálních procesů a jejich dopadů do lokálního měřítka, nové promyšlení vztahů mezi aktéry a nastavování rámců projektů tak, aby obstály v prostředí s vysokou mírou nejistoty.

Velký urbanistický projekt je především projektem dlouhodobým⁷ - neúspěch při integraci řady protichůdných cílů v počátečních fázích lze při dostatečném úsilí korigovat a projekty nasměrovat v čase k vyváženějším výsledkům (Salet, 2007, s. 98). Urbanistický projekt je také velký – přesto někteří autoři upozorňují, že je snadné ho přecenit; ekonomický, sociální a environmentální kumulativní efekt mnoha menších projektů je zpravidla výrazně větší než i u těch největších jednotlivých urbanistických projektů. Ani případné negativní dopady velkého projektu tak nemusí být nezvratné ani fatální.

2. 2. Města na kolejích

Velké urbanistické projekty, vázané na nádraží, se jakožto nový fenomén objevují v souvislosti s renesancí železniční dopravy – výstavbou vysokorychlostních tratí v Japonsku od šedesátých a v několika západoevropských zemích od sedmdesátých let 20. století. Étos návratu do měst dal vzniknout situaci, v níž se dostupnost veřejnou dopravou, včetně té vysokorychlostní, stala klíčovou přidanou hodnotou nevyužitých pozemků, které se v okolí nádraží nacházely. Uvolnění někdejších drážních pozemků a jejich možný nový rozvoj souvisel s tím, jak velký technologický pokrok železnice udělala od svých posledních hvězdných chvil: rozsáhlá seřadiště a odstavné plochy, výtopny a vodárny – to a mnohé další se ukázalo v době elektrických trakcí a pokročilé logistiky nadbytečné. Podstatnou okolností však byla také privatizace železničních společností v osmdesátých a zejména pak v devadesátých letech a s ní i moment, kdy drážní společnosti začaly uvažovat o zhodnocení svých zbytných pozemků nebo atraktivitě svých nádraží. V západních městech sehrály nezanedbatelnou úlohu městské správy, které v ekonomicky liberalizovaném prostředí hledaly nové způsoby, jak ovlivňovat rozvoj na svých územích.

Obecné poznatky k velkým urbanistickým projektům platí do velké míry také pro *Města na kolejích*, jejich strategický potenciál je ještě více umocněn vynikající dostupností. Výstavba na pozemcích přiléhajících k významnému nádraží může znamenat více čtverečních metrů kanceláří, bytů a vybavenosti s dobrou dopravní dostupností. Může přinést také proměnu městského centra či okrajových částí města. Být signálem, který daná společnost vysílá do světa o svých hodnotách a svém směřování. Vytvořit příležitost ke zformování nových partnerství napříč kategoriemi soukromého, veřejného či neziskového sektoru. Přinést rostoucí důvěru v instituce. Obohatit městské prostředí o novou vrstvu a prostory nové kvality. Vytvořit příležitost k testování nových myšlenek, urbanistických, krajinářských či dopravních konceptů a způsobů spolupráce. Přetvoření potenciálu do reálného výsledku je úsilím, směřujícím nutně nad rámec proklamací, mediálních vyjádření a zbožných přání. Odráží se v silném plánovacím a koordinačním aparátu, v investovaných prostředcích, v hustém předivu vztahů a komunikačních kanálů.

Inventura *Měst na kolejích*, kterou provedli Petersová a Nový v letech 2009–2012,

⁷ Přestože výzkumy naznačují, že silní a zkušení investoři jsou v některých případech schopni proces zkoncentrovat do několika málo let, viz Doleželová a Macoun, 2017, s. 8.

přinesla zjištění, že různé varianty těchto projektů byly připravovány či realizovány v téměř každém větším evropském městě (Peters a Novy, 2012b, s. 5-6). Jejich výzkumný tým identifikoval v předcházejících dvou dekadách 136 projektů na významných nádražích velkých evropských měst (nad 100.000 obyvatel), jejichž plánovaná investice přesahovala 100 milionů euro. Nejvíce projektů bylo připravováno v Německu a Velké Británii; nacházely se sice po celé Evropě, ale s významnými regionálními rozdíly, zejména mezi západní na jedné straně a střední a východní Evropou na straně druhé. Euforie devadesátých let 20. století podle autorů přinesla jen nemnoho realizací, a cesta k výsledku zpravidla nebyla přímočará: „(...) projektu, který se nakonec podařilo realizovat, často předcházelo několik neúspěšných pokusů, přičemž koalice propagátorů a odpůrců se v jednotlivých desetiletích měnily a neúspěch nebo úspěch lze často přičítat jak přednostem či slabinám projektu, tak (ne)příznivým sociopolitickým a ekonomickým okolnostem.“ (Peters a Novy, 2012c, s. 22) I přes přiznané metodologické obtíže výzkumu bylo možné vysledovat trend čím dál úspěšnější realizace těchto projektů po roce 2000 (Peters a Novy, 2012c, s. 17). Jiný kvantitativní přehled, ač v menším měřítku, přinesl už počátkem devadesátých let časopis Hochparterre, který napočítal jen ve Švýcarsku více než padesát aktuálních projektů přestavby nádraží a jejich okolí, iniciovaných švýcarskými drahami (Bueller a Bäder, 1991).

Petersová a Novy psali o *Rozvoji v oblasti nádraží*, v originále TSAD (Train Station Area Development), a definovali ho jako (a) (pře)stavbu významného nádraží (nádražní budovy) ve vnitřním městě na centrálně umístěný intermodální uzel a (b) (souběžnou) (pře)stavbu nedostatečně využívaných pozemků a prostor uvnitř nebo v bezprostřední blízkosti nádražních budov (Peters a Novy, 2012c, s. 12-13). Petersová a Novy se tímto vymezují proti starší (a dle jejich vlastního vyjádření příliš omezující) definici Bertoliniho a Spita, podle níž jsou projekty přestavby nádraží „(...) z definice velké projekty – projekty určité velikosti a rozsahu, které kombinují investice do stanic jakožto přestupních uzlů a pólů aktivit a zahrnují dominantní přítomnost veřejných i soukromých subjektů v procesu realizace.“ (Bertolini a Spit, 1998, s. 39-40; Peters a Novy, 2012c, s. 15-16)

Na základě vlastní kvantitativní rešerše⁸ však musím konstatovat, že pokusy o precizní definici zpravidla řadu projektů měst na kolejích (zřejmě nechtěně) vyloučí. Popisují totiž některé typické, ale zdaleka ne výlučné vlastnosti projektů, jakými je např. zavedení VRT, přítomnost rozsáhlých pozemků pro rozvoj, transformaci nádraží budovy nebo škálu zainteresovaných aktérů, což ne vždy odpovídá barvitě a různorodé praxi těchto projektů. Co možná nejvíce univerzální definice *Měst na kolejích* tak vychází z nejmenšího společného jmenovatele; ze skutečnosti, že se dopravní uzel stává magnetem pro nedopravní funkce – kromě kanceláří a obchodů, nádraží do své blízkosti lákají také bydlení, sportovní, rekreační a kulturní stavby, výstavní a konferenční centra, hotely, vládní budovy, případně i lehký průmysl. Bertolini a Spit to nazývají dualitou uzlu a místa.

⁸ Více k vlastní kvantitativní rešerši viz Kapitola 4. Výběr případových studií

„Nádraží je uzlem, přístupovým bodem k vlakům a čím dál více i jiným dopravním sítím, a místem jakožto specifickým úsekem města, s koncentrací infrastruktury ale také s různorodou kolekcí domů a otevřených prostor.“ (Bertolini a Spit, 1998, s. 9)

2. 2. 1. Terminologie

Názvy, používané pro tento typ projektů, se napříč literaturou značně liší. Bertolini a Spit je označili za *Města na kolejích* (Cities on Rails; Bertolini a Spit, 1998), a tento uživatelsky přívětivý název si vypůjčují i v tomto výzkumu. Odborná literatura se nicméně přiklání k názvu *Rozvoj v oblasti nádraží* (TSAD – Train Station Area Development, Peters a Novy, 2012c) případně k variantě *Projekt v oblasti nádraží* (Station Area project; Bertolini, Curtis a Renne, 2012; Loukaitou-Sideris a kol, 2017; Peek a kol., 2006). Někteří autoři také operují s pojmem *Megaprojekt; Megaprojekt vlakového nádraží* (Railway Station Mega-Project) nebo *Rozvojový megaprojekt v oblasti vlakového nádraží* (Train Station Area Development Mega-Project; Peters a Novy, 2012a; Peters a Novy, 2012c; Peters a Novy, 2012b). Problematičnost slova *megaprojekt* je nicméně obdobná, jako u velkých urbanistických projektů. V literatuře se lze setkat také s pojmem *Transferium* (Klokočka, 2013; Berg a kol., 1998), zde však nepanuje jednotná ohledně jeho významu: Dle Klokočky se jedná o „(...)multi-modální přestupní uzel, který na sebe díky intenzitě vztahů a dobré dostupnosti váže další funkce a vytváří katalyzátor rozvoje celé oblasti.“ (Klokočka, 2013, s. 8-9) Dle van den Berga a Pola se jedná o „lokality s dobrou dostupností autem, většinou na okraji města, kde mohou cestující zaparkovat a přestoupit na hromadnou dopravu do centra města.“ (Berg a Pol, 1998, s. 33).⁹

2. 2. 2. Trendy v literatuře Měst na kolejích

Poznatky o *Městech na kolejích* přináší odborná literatura od počátku devadesátých let, a v první řadě se zaměřila na to, čím se *Města na kolejích* liší od *Velkých urbanistických projektů*: konflikty plynoucí ze sousedství infrastrukturního uzlu a intenzivní smíšené výstavby, dopady zvýšení dopravní dostupnosti na rozvoj města a srovnání napříč příklady tak, aby bylo možné zodpovědět klíčovou otázku: „*What is Good Station Area Planning?*“ (Loukaitou-Sideris a Peters, 2020).

Navzdory dlouholetému výzkumu je souborných a systematických studií dodnes pomálu. K nemnohým pracím, které usilovaly o konceptualizaci a teoretizaci problematiky *Měst na kolejích* patří Cities on Rails (*Města na kolejích*; Bertolini a Spit, 1998) v Nizozemí působících výzkumníků, geografa Lucy Bertoliniho a plánovače Tejo Spita. V úvodní části této kolekce případových studií autoři rozvíjejí koncept ambivalentní povahy nádraží jakožto uzlů a míst (nodes and places), se kterým přišel Luca Bertolini ve svých dřívějších textech.¹⁰ Interakcí obou těchto identit dochází ke konfliktům, mohou ale vznikat také synergie. Autoři srovnávají několik projektů tehdy aktuálních měst na kolejích¹¹ v jednotném analytickém rámci, tvořeném informacemi o

⁹ Podrobnější rešerše k užívání termínu *Transferium* by měly směřovat do kulturního okruhu Beneluxu.

¹⁰ Viz Kapitola 2. 3. Teorie uzlu a místa

¹¹ Autoři analyzují iniciativy, nazvané Euralille, Utrecht Centrum, Amsterdam Zuidas, Stockholm City West, Basel EuroVille, Zürich Nord, London King's Cross.

objektu (projekt města na kolejích v parametrech uzlu a místa), procesu (plánování a realizace, aktéři a jejich vztahy) a kontextu (plánovací prostředí a kulturní, sociální a ekonomické trendy). Bertolini a Spit touto publikací položili základ dvěma zásadním konceptům, které následně rozvíjí řada dalších výzkumnic a výzkumníků z různých oborů: povaha nádraží jakožto *uzlů a míst* a zkoumání případových studií v jejich *komplexnosti*.

Téměř souběžně s předchozí publikací probíhal taktéž v nizozemském kulturním okruhu komparativní výzkum dopadů zavádění VRT¹² na evropská města; jeho výsledkem byla publikace *The European High-speed Train and Urban Development: Experiences in Fourteen European Urban Regions* (Berg a kol., 1998). Ve srovnávací analýze čtrnácti evropských měst se urbánní ekonomové Leo van den Berg a Peter Pol zaměřili na vliv zavedení VRT v šesti oblastech: v dostupnosti regionu, ekonomickém potenciálu regionu, kvalitě životního prostředí, vyváženosti prostorové distribuce aktivit, vyváženosti sociální distribuce dopadů a v organizační kapacitě.¹³

Na dvacet autorů, působících opět na nizozemských institucích v oborech urbánní ekonomie, managementu, dopravního a prostorového plánování a geografie, se podílelo na vzniku kolektivní monografie *Railway Development. Impacts on Urban Dynamics* (Bruinsma a kol., eds., 2008). V několika úvodních textech se zabývají obecnými a teoretickými otázkami tohoto problému z pohledu řady disciplín: Hugo Priemus (2008) zrekapituloval historii vztahu dopravy a rozvoje území, Luca Bertolini (2008) představil využití teoretického modelu *uzlu a místa* jakožto nástroje analýzy, Peter Pol (2008) ve své studii propojil očekávání ekonomických benefitů z příchodu VRT s organizační kapacitou zkoumaných projektů, Jan Jacob Trip (2008) se zabýval tématem urbánní kvality na stanicích VRT, Stan Majoor a Kick Schuiling (2008) zkoumali možnosti tvorby integrovaných prostor a integrovaných politik v situaci všeobecné fragmentace, a nakonec Gert-Joost Peek a Eric Louw (2008) představili čtyři koherentní způsoby uvažování o velkých projektech nádraží v závislosti na hlavním profesním zaměření autorů – čtyři typické polohy multidisciplinarity. Další texty se soustředily na konkrétní aspekty prostorových a ekonomických dopadů zavádění vysokorychlostních tratí a light-rail systémů převážně v nizozemských městech, ale také ve Švédsku či Itálii, a to včetně různých metod hodnocení těchto dopadů¹⁴.

Tématu *Měst na kolejích* se několikrát věnoval magazín *Built Environment*. V roce 2012 to bylo tematické číslo s názvem *Railway Stations Mega-Projects and The Re-Making of Inner Cities in Europe* (Peters a Novy, 2012a). Soubor případových studií¹⁵ je doplněn o tři teoretické texty, v nichž jejich autoři předkládají předběžné výsledky kvantitativního výzkumu velkých nádražních projektů a jejich základní typologizaci na základě společných výchozích podmínek a hybných sil (Bertolini a kol., 2012, Peters a Novy, 2012b; Peters a Novy, 2012c). Tematické číslo bylo hlavním výstupem výzkum *The*

¹² VRT = vysokorychlostní trať; také HST – high speed trains

¹³ V této publikaci z roku 1998 lze nalézt také jednu z mála českých stop mezinárodního výzkumu v oblasti *Měst na kolejích*: jedním ze zkoumaných případů byla i tehdejší iniciativa brněnského hlavního nádraží.

¹⁴ Faktory, které propadají sítem tradičně používaných analýz, se zabývají Rietveld a Wee, 2008.

¹⁵ Šlo o tehdy aktuální iniciativy Delphi, Berlín, Londýn Crossrail, Frankfurt21, Zurich Hauptbahnhof, Stuttgart21

Urban Renaissance Potential of Inner-City Rail Station Area Redevelopment Mega-Projects, který vedla architektka a urbanistka Deike Peters na Center for Metropolitan Studies, TU Berlin (Peters, 2009). V roce 2020 se Built Environment vrátil k tématu nádraží číslem s názvem *Impacts of HSR: Hubs, Linkages, and Development*, v němž editoři – architektka a urbanistka Chia-Lin Chen a dopravní plánovač Robin Hickman (2020) – tematicky i geograficky rozšířili záběr *Měst na kolejích* mj. o příklady z Číny, Hong-Kongu, Španělska nebo Velké Británie. Dopadům vysokorychlostních tratí na města se věnovalo také speciální vydání magazínu *European Planning Studies*. V úvodním textu čtveřice autorek a autorů identifikovala různé druhy dopadů – krátko a dlouhodobé, regionální a vnitroměstské, prostorové a ekonomické (Chen a kol., 2019).

Autorky a autoři řady dalších prací usilovali o zaznamenání komplexního procesu přestavby jednotlivých měst na kolejích a předání tohoto know-how. Tak jako u obdobných textů z oblasti velkých urbanistických projektů (IAURIF, 2007 nebo Carmona a kol., 2009), i zde se jedná o aplikovaný výzkum či přímo spolupráci akademické sféry a plánovacích institucí. Mezi řadou stručnějších případových studií (Urban Land Institute, 2014; Čechová a Fialová, 2015) vynikají dvě zásadní rozsáhlejší monografie – *Planning, Politics and City Making. A Case Study of King's Cross* (Bishop a Williams, 2016) a *Euralille. The Making of a New City Center* (Espace croisé, 1996) – které zaznamenávají proces proměny londýnského King's Cross a francouzského projektu v Lille. Jiné práce se vydaly cestou velkých srovnávacích studií, tak jako již dříve zmíněné publikace Bertoliniho a Spita (Bertolini a Spit, 1998) nebo Van den Berga a Pola (Berg a kol., 1998), další potom usilovali o přenesení evropské zkušenosti z budování měst na kolejích do prostředí USA, Austrálie a dalších (Loukaitou-Sideris a kol., 2017; Loukaitou Sideris a Peters, 2020; Terrin a Marie, 2011; Eidlin, 2015; Ureña a kol., 2012). Téma předávání zkušeností napříč různými prostředími pomocí záznamu případových studií je pro tuto práci stěžejní a bude mu věnována pozornost v Kapitole 5. Teoretický rámec případové studie.

K poznání velkých projektů *Měst na kolejích* nemalou měrou přispívají také materiály, publikované samotnými aktéry, ať už z řad developerů, městských organizací, manažerů či různých zapojených expertů. Kromě výše zmíněných monografií (Bishop a Williams, 2016; Espace croisé, 1996) se jedná také o popularizační texty a přednášky (Engel, 2012; Gabler, 2007; Dirckx a KCAP, 2013; Klokočka, 2015; Klokočka, 2017; Hrcir, 2018; Bishop, 2020) nebo oficiální dokumentace proměny konkrétních území (Bönsch, 2015; Vorrath, 2010; *King's Cross Voices*, 2004–2008). Nutno říci, že pohledy nezávislých výzkumníků a reflexe aktérů s přímou zkušeností nevytváří dva zcela oddělené světy; je časté, že i nezávislý odborník či aktivní občan je v určité fázi přizván ke konzultaci či se stane součástí některého z týmů, podílejícího se na přípravě.¹⁶

Převážná většina studií z akademického prostředí však neusiluje o podání co možná nejvíce kompletního obrazu. Zpravidla představují výsek reality, daný profesním

¹⁶ Příkladem takového prolínání může být působení urbanisty Petera Bishopa v rámci úřadu městské části Camden při přípravě transformace King's Cross nebo zapojení Roberta Temela do přípravy nové obytné čtvrti *Leben am Helmut Zilk Park* při vídeňském hlavním nádraží. Autoři úvodního textu z publikace IAURIF popsali tuto roli aktéra-experta na příkladu Sira Petera Halla, viz. Lecroart a Palisse, 2007, s. 13.

zaměřením autorů a konkrétní výzkumnou otázkou, tak jak to ve své práci trefně identifikovali Peek a Louw (2008). Tuto vysokou specializaci znalostí reprezentují např. studie z tematického čísla magazínu *Built Environment* (Peters a Novy eds., 2012a), v němž úvodní teoretické články nezakládají jednotnou metodiku pro případové studie, zpracované různými autory. Obsah studií určuje nejen profesní zaměření autorů, ale také tím, co z projektu je charakteristické, např. projekt Stuttgart 21 (Novy a Peters, 2012) byl představen primárně skrze deficit demokracie v rámci procesu přípravy, projekt Frankfurt 21 (Speck, 2012) ilustroval institucionální nedostatečnost ve vztahu k dopravnímu plánování. Některá hojně se vyskytující výzkumná témata, související s *Městy na kolejích*, jsou vypsána níže.

Dílčí výzkumná témata

Zavedení VRT bylo v mnoha případech tím hlavním impulsem k přestavbě nádraží a přilehlých pozemků a představuje také největší představitelný kvalitativní posun z hlediska propojenosti, dosahu nádraží a potenciálního rozvoje nových funkcí. Různým souvislostem městského rozvoje na VRT se tak věnuje velký objem odborné literatury o *Městech na kolejích*. Významná část výzkumu si klade otázku po dopadech zavedení (nejen) VRT. Rozhodování o trasování, parametrech či umístění nádraží vytváří poptávku po víceméně spolehlivých předpovědích efektů, které to či ono řešení přinese. Zatímco zavedené i alternativní metody ex-ante hodnocení se ukazují být problematickými, a to jak nespolehlivostí, tak nedostatečně nuancovanými kritérii nebo metodickými problémy (Chen a kol., 2019; Rietweld a Wee, 2008), s narůstajícími zkušenostmi s realizací a provozem VRT roste znalostní báze o skutečných dopadech v celé škále možností: od krátkodobých po dlouhodobé, od místního po regionální měřítko, od dopravních efektů (zlepšení dostupnosti a zkrácení cestovních časů) přes dopady prostorové až po sociálně-ekonomické a environmentální (Chen a kol., 2019; Bertolini a kol., 2012; Bruinsma a kol. eds., 2008; Berg a kol., 1998).

Specifickým výzkumným problémem je také rozvoj *TOD (Transit Oriented Development)* a příbuzných systémů, zabývajících se integrací dopravního a územního plánování. Významná část literatury o *VRT* i *TOD* se zabývá systémovými znaky v měřítku regionů; výzkumem ekonomických, sociálních či prostorových dopadů výstavby *VRT* i *TOD* na jednotlivé uzly-místa v rámci dopravních i urbánních sítí (Chen a kol., 2019). Pro potřeby této práce je však lépe využitelná ta část odborné literatury, která se zabývá jedinečnými projekty v lokálním měřítku, bez ohledu na jejich příslušnost k *VRT*, *TOD* či jiné tematicce.

Řada studií o dopadech výstavby *VRT* nádraží spadá do sféry urbánní ekonomie a geografie: Carme Bellet (2014) analýzou španělských měst diskutuje příležitosti nejen k přestavbě bezprostředního okolí nádraží, ale také k restrukturalizaci celých měst v závislosti na umístění nových nádraží a způsobu vedení tratí; Změnám v dostupnosti nádraží v souvislosti s jeho přestavbou a efektem změny v dostupnosti nádraží na cenu nemovitostí a ekonomickou aktivitu obecně se zabývá urbánní ekonom a geograf Gabriel Ahlfeldt (2012); Adolphson a Fröidh (2019) zkoumají dopad přesunu třinácti švédských nádraží na bezprostředně sousedící intenzivní městskou zástavbu.

Výzkumnice a výzkumníci architektonicko-urbanistického zaměření se soustředí na prostorové kvality *uzlů-míst*. Metodami space-syntax zjišťují míru integrace nádraží do okolní struktury. Paksukcharern Thammaruangsri (2003) analyzuje prostorové kvality jedenácti londýnských terminálů a jejich okolí a zkoumá jejich potenciál být místy, dostupnými a dobře integrovanými do místní sítě pěších tras. Camelia Mulders-Kusumo (Kusumo, 2007; Mulders-Kusumo, 2006; Mulders-Kusumo, 2005) svými analýzami dokládá zjištění, že dobrá regionální dostupnost centrálně umístěného nádraží sama o sobě nezaručuje, že se tento *uzel* stane taky skutečným centrem s koncentrací různorodých, především obchodních funkcí. Podobně jako Thammaruangsri dochází k závěru, že nádraží musí být především dobře integrováno v rámci lokální městské struktury. Sociální geograf Jan Jacob Trip (2007; 2008), v teorii opřený o Jane Jacobs a Richarda Floridu zkoumal, jak aktéři i uživatelé vnímají a nakolik si uvědomují důležitost kvality místa ve vysoce komercializovaných, intenzivně využívaných oblastech v bezprostředním okolí holandských stanic vysokorychlostní železnice.

Autorky a autoři ze sociálně vědních oborů vnímají nádraží jako vysoce ambivalentní místa. Na jedné straně jde o prostory historicky ztělesňující urbánní různorodost, na straně druhé jsou to typická ne-místa (Augé, 2009) a prostory kde se pod tlakem střetává globální infrastruktura a lokální vztahy (Sassen, 2006; Bauman, 1999). Ve svých výzkumech se věnují tendencím, které ohrožují či narušují status veřejného prostoru, nebo rizikům plynoucích z konfliktních požadavků různých skupin aktérů. Elisa Conticelli a Simona Tondelli (2011) ve svém textu zkoumali roli nádraží při vzniku urbánních konfliktů různého druhu, a hledali možnosti jejich řešení; konfliktů mezi cestujícími a místními obyvateli, mezi charakterem infrastrukturní stavby a městským prostředím, mezi různými sociálními skupinami nebo mezi aktéry s protichůdnými zájmy. Edwards (2010; 1992) svojí práci identifikoval jako politicko-ekonomickou, a zabýval se v ní obecněji otázkami gentrifikace na příkladu londýnského King's Cross.

Po roce 2010 narůstá objem literatury, zabývající se organizací a managementem projektů. Architektka Conticelli (2011) z Boloňské univerzity hledá způsob vyhodnocení potenciálního dopadu přestavby nádraží na regeneraci měst. Zavádí systém hodnotících kritérií potenciálu urbánní regenerace, a vychází přitom z předpokladu nutnosti integrovat dopravní a rozvojové potřeby místa, tedy z premisy formulované Bertolinim a Spitem (1998). Kalifornská výzkumná organizace SPUR (*Beyond the Tracks*, 2011) se zabývá otázkami, jaké organizační a plánovací kroky jsou nutné k tomu, aby ekonomický a environmentální potenciál zavedení VRT podél západního pobřeží USA nezůstal nevyužit; otázkám organizační kapacity a schopností či možností realizovat velké projekty měst na kolejích se ve své práci věnují také Peter Pol (2008) nebo Stan Majoor a Kick Schuiling (2008).

Vyhodnocení literatury o Městech na kolejích

Petersová a Novy ve svém kvantitativním výzkumu konstatovali, že *Města na kolejích* jsou opomíjeným tématem výzkumu a že „(...) odborné debatě dosud nespravedlivě dominovala hrstka hloubkových případových studií několik významných projektů, datovaných od devadesátých let po počátek 21. století.“ (Peters a Novy, 2012c). Důkladně zkoumány jsou jen projekty z regionů se silným výzkumným zázemím. Byly učiněny jen ojedinělé pokusy posunout se od “case-specific” výzkumu k systematizaci poznatků,

kteřá by „(...) umožnila posoudit plný rozsah a záběr investic za poslední desetiletí a prozkoumat vývojové trendy napříč prostorem a časem.“ (Peters a Novy, 2012b, s. 15). Tato více než dekádu stará konstatování jsou stále z větší části platná.

Jediné, a tudíž také nejnovější srovnávací studie vznikly na sklonku devadesátých let 20. století a trpí nešvary, vyčítanými tehdejšími studiím o velkých urbanistických projektech obecně: zaměřením na několik nejviditelnějších příkladů a fokusem na oblasti se silnou tradicí urbánního výzkumu. V poslední dekádě došlo ke geografickému rozšíření publikací také např. na Španělsko, USA nebo Čínu, akademické debatě nicméně jednoznačně dominují studie ze zemí západního kulturního okruhu. Pro srovnání s aktuálními trendy, k roku 2020 bylo globálně v provozu 50.000 km vysokorychlostních tratí, z toho tři čtvrtiny v asijsko-pacifické oblasti, především pak v Číně (Chen a Hickman, 2020, s. 337). V tomto kontextu je otázkou, jak dlouho bude ještě udržitelné, aby akademické debatě dominovalo téma (západo)evropských *Měst na kolejích* v takové míře jako doposud.

Akademické práce zůstávají zhusta v mantinelech svých vymezených oborů s jen povšechnými přesahy mimo svojí vědní kategorii (Speck, 2012 nebo Novy a Peters, 2012); populárněji laděné publikace postrádají důležité detaily a vztahy (Bönsch, 2015). Komplexních studií, ukazujících problém transformací železničních brownfields v souvislostech a s ambicí k systematickému pojetí existuje jen několik (Bertolini a Spit, 1998; Berg a kol., 1998; Bishop a Williams, 2016; Espace croisé, 1996). Čtvrtstoletí, které uběhlo od zveřejnění posledních srovnávacích studií, vytvořilo v odborné literatuře citelnou mezeru, kterou jednotlivé oborové studie nejsou schopné zaplnit, a nebude to v možnostech ani této práce. Přesto dílčí texty přinášejí poznatky z různých profesí a různých geografických okruhů a jako takové skládají určitý obraz o tom, čím jsou *Města na kolejích*.

2. 3. Teorie uzlu a místa

Teorie uzlu a místa Luca Bertoliniho je doposud jedinou a hojně rozšířenou teorií v pozadí *Měst na kolejích*. V následující podkapitole budou představeny zásadní koncepty této teorie, ze kterých vychází i tento výzkum. Ambivalentní povahu nádraží jakožto „uzlů“ a „míst“ identifikoval Luca Bertolini, profesor urbánní geografie, působící nejprve na univerzitě v Utrechtu a posléze v Amsterdamu. Tento de facto jediný konceptuální rámec s nesmírně univerzálním využitím vypracoval a doplnil Luca Bertolini v řadě textů, které mu vycházely od poloviny devadesátých let 20. století (Bertolini, 1996; Bertolini a Spit, 1998; Bertolini, 1999; Bertolini, 2008; Bertolini a kol., 2012).

Uzel (nebo také bod, vertex) je významově provázán s vyšším celkem, spolu s liniemi (spojnicemi, oblouky) tvoří síť.¹⁷ V jakém druhu *síti* je nádraží *uzlem* se teprve postupně ujasňovalo. Zpočátku pracoval Bertolini s oběma možnými významy sítě – jak konkrétním, ve smyslu sítě dopravní infrastruktury, tak přeneseným, ve smyslu sítě

¹⁷ Autoři použili k vydefinování pojmů Webster's Ninth New Collegiate Dictionary, 1986.

socio-ekonomických vztahů. S odkazem na práci Manuela Castellse (1992) vysvětlil autor povahu uzlu v obou typech sítí takto:

„Nádraží jsou (nebo mohou být) důležitými uzly v dopravní i ne-dopravních (např. obchodních, konzumních) sítích. Jejich připojení do čím dál hustšího, rychlejšího a rozsáhlejšího dopravního systému, stejně jako rozvoj kancelářských komplexů a obchodních center při nádražích, je materializací této síťové dimenze nádražních oblastí.“ (Bertolini, 1996, s. 332).

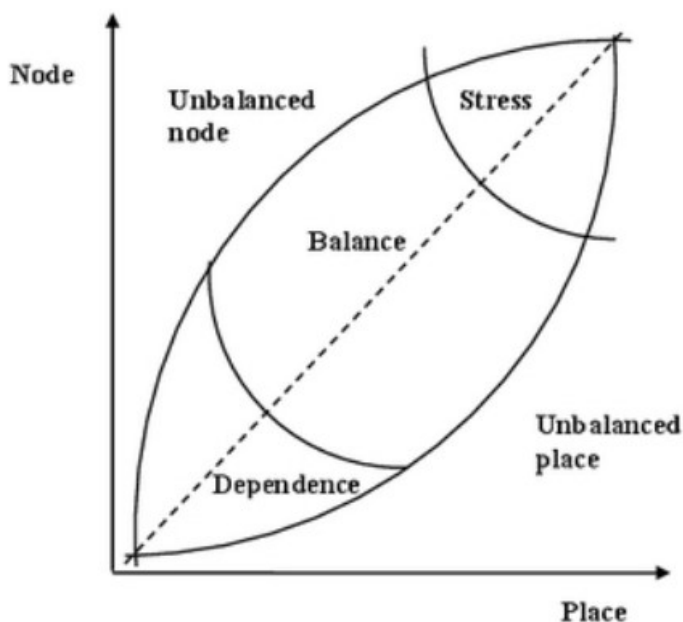
O dva roky později autoři konstatují, že zapojení nádraží do *ne-dopravních sítí* není nedílnou součástí identity nádraží a jejich okolí, ale pouhou možností, hypotézou, kterou je potřeba v každém konkrétním případě prověřit (Bertolini a Spit, 1998, s. 11). Ve své pozdější konceptualizaci *uzlu* tak odkládají význam socio-ekonomický a drží se *uzlu* ve významu bodu v síti dopravní infrastruktury.

Místo je část města v dosahu nádraží (station neighbourhood, station district). Dle Bertoliniho jde o *„...trvale i dočasně obydlené území ve městě, hustá a různorodá konglomerace využití a forem nahromaděná v čase, která se může, ale nemusí podílet na životě uzlu.“* (Bertolini, 1996, s. 332)

Kde končí místo, definované nádražím, bylo předmětem dalšího vymezení. Autoři, s odkazem na Christophera Alexandra (2015) dokládají, že město je tvořeno mnoha vzájemně se překrývajícími systémy s různým dosahem. Při vědomí nemožnosti nastavit tvrdé parametry, které by umožnily v každém ze zkoumaných případů objektivně vymezit *místo*, kombinují několik přístupů: docházková vzdálenost, vymezení funkčně-historických celků a prvků, arbitrární výsek mapy a rozloha konkrétního rozvojového záměru. Autoři tak dochází k definici *nádraží* jako *místa* ve městě:

„Veškeré zastavěné i nezastavěné prostory spolu s aktivitami, které se v nich odehrávají, obsažené v perimetru určeném docházkovou vzdáleností od budovy nádraží, korigovaném zohledněním fyzicko-psychologických, funkčně-historických a rozvojových vlastností toho kterého konkrétního případu.“ (Bertolini a Spit, 1998, s. 13)

Dvojí podstata měst na kolejích je zdrojem specifických výzev při plánování jejich transformací; je původcem konfliktů ale také možných synergií. Do procesu přestavby měst na kolejích zasahuje různorodá řada aktérů, spojených s podstatou uzlu či místa – od železničních společností a municipalit, až po developery, koncové uživatele a místní obyvatele. Cíle těchto zájemníků jsou navzájem konfliktní a nekoordinované – každý z nich má jinou představu o ideálním vývoji v území, navzájem protichůdné zájmy může mít dokonce i tentýž zájemník. Zájmy aktérů jsou navíc vpletené do autonomních a často konfliktních druhů politik, trhů, struktur správy a organizace, technických domén. Vzájemný vztah uzlu a místa je však také nepřehlédnutelným zdrojem potenciálních synergií: díky vynikající dostupnosti vznikne dostatečná poptávka po rozvoji určitých městských aktivit, a naopak, vysoká intenzita aktivit může být podnětem k rozvoji dopravní infrastruktury.



Obr. 3. Model uzlu a místa. Zdroj: Bertolini, 1999, s. 202.

Model uzlu a místa

Pro lepší pochopení vztahu mezi potenciálem uzlu a místa vytvořil Luca Bertolini (1999) následující modelový diagram (Obr. 3). Model rozlišuje čtyři ideálně – typické situace: Podél střední osy (grafu lineární funkce) se nachází vyvážené lokality, v nichž jsou dimenze *uzlu* a *místa* podobně silné (v rovnováze). V její horní části jsou lokality *pod tlakem* („stress“). **Jedná se typicky o centrální nádraží velkých měst: intenzita a různorodost jak dopravních toků, tak urbánních aktivit, je v těchto územích největší, silné potenciály uzlu i místa mají tendenci dojít naplnění, zároveň je zde největší riziko vzniku konfliktů mezi různými požadavky v rámci omezeného prostoru, což tvoří překážky dalšímu rozvoji.** Na opačném konci středové linie se nachází *závislé* lokality („dependence“), typické pro malé městské zastávky. Kvůli malé poptávce po dopravním spojení i po urbánních aktivitách bývá obojí realizováno jen za zvláštních podmínek (zvláštnosti terénu nebo dopravní sítě, subvence apod.).

Mimo středovou linii se nachází dvě *nerovnovážné* situace. *Nerovnovážený uzel* („unbalanced node“) je typicky nové nádraží na městské periferii, u nějž aktivity zdaleka neodpovídají vynikající dostupnosti, zajištěné novým železničním spojením. *Nerovnovážené místo* („unbalanced place“) může být např. historické centrum města, v němž velkým koncentracím urbánních aktivit neodpovídá relativně omezená nabídka dopravní obsluhy. Stanice v nerovnovážených

situacích mají tendenci dostat se do rovnováhy; toto se však může udát dvěma cestami: posílením slabšího z obou parametrů (např. novou výstavbou v okolí periferního nádraží nebo přestavbou centrálních dopravních uzlů), nebo naopak oslabením toto silnějšího (tedy např. omezením dopravní obsluhy periferních lokalit nebo přestěhováním různorodých funkcí z městského centra do lépe dostupných oblastí).

Model *uzlu a místa* našel v Nizozemí široké využití¹⁸ mezi tvůrci politik, experty na realitní trh nebo železničními společnostmi. Z popisu jednotlivých aplikací vyplývá, že model nebyl nikdy rigidní soustavou parametrů; naopak – přiřazováním odlišných vlastností k *uzlu a místu* byly akcentovány různé hodnoty, ke kterým směřovaly analýzy, např. k otázkám ceny nemovitostí nebo významu nádraží jakožto místa setkávání. Jeho první aplikace směřovaly k porovnávání rozvojových potenciálů jednotlivých uzlů-míst tak, aby pomohly nastavit priority v rámci politik a veřejných investic. Většina zmiňovaných aplikací modelu však nakonec nesloužila k utřídění uzlů-míst v rámci sítí (ať už byla kritéria jakákoli), ale k vytvoření strukturovaného pohledu na mechanismy utváření uzlů-míst, a vydefinování záměrů a vztahů jednotlivých zájemníků. Dle autorů srovnávací studie tak modelování vztahu *uzlu a místa* může pomoci s jednou z nejtěžších výzev projektů transformací měst na kolejích – s facilitováním diskuse:

„Výzvy představových iniciativ mohou být konceptualizovány ve smyslu hledání způsobů, jak prolnout cíle různých zúčastněných zájemníků. Modelování uzlu-místa může v tomto úsilí pomoci tím, že poskytne nástroj k proniknutí do komplexní dynamiky přestaveb a vytvoří společnou půdu pro diskuse mezi zájemníky.“ (Peek, Bertolini a De Jonge, 2006, s. 460)

Potenciál rozvoje uzlu a místa

Bertoliniho model pracuje s potenciálem – tedy *pouhou možností*, že se dobře dopravně obslužené místo stane také centrem intenzivních a různorodých aktivit, a naopak. Využití tohoto potenciálu přitom závisí na mnoha různých faktorech, mezi nimiž vyzdvihují Bertolini a Spit jeden zásadní: schopnost jednotlivých nádraží stát se integrovanými přestupními uzly pro různé druhy dopravy, místem, nabízejícím plnou konektivitu nejen ve smyslu infrastruktury, ale také služeb (Bertolini a Spit, 1998, s. 35).

Na rozdíl od realizace dopravní infrastruktury, na kterou je možno nahlížet jako na převážně technický úkol, prováděný v rámci hierarchické struktury státních a polostátních organizací, je realizace *místa* – nové části města – úkolem, v němž se prolínají cíle a zájmy mnoha nesourodých aktérů, a který lze číst optikou ekonomických, sociálních a/nebo prostorových vztahů.

Schopnost využití potenciálu místa stojí v základu plánování nových VRT, a jsou to tedy právě ony, u nichž si odborné studie kladou otázku: kterým místům a za jakých podmínek se daří zúročit zlepšení dostupnosti také novým socio-ekonomickým rozvojem (Bertolini a Spit, 1998, s. 40-41; Pol, 2008, s. 73)? Podle Bertoliniho a Spita (1998, s. 36-39) je realizace rozvojového potenciálu místa vázaná převážně na okolnosti související s realitním trhem (ekonomický cyklus, atraktivita investic) a s vlastnostmi dané lokality (v jakém městě a v jakém místě, a to jak fyzicky, tak ve vztahu ke globální síti toků), dále s její dostupností (vlastnostmi *uzlu*) a dalšími charakteristikami místa (možnostmi a cenami ubytování, synergiami či konflikty s ostatními způsoby využití území nebo vnímáním lokality na úrovni identity, bezpeční a obytnosti). Peek, Bertolini

¹⁸ První akademické studie představil Luca Bertolini ve své původní práci (1999). Přehled mnoha dalších aplikací tohoto modelu uvedli Peek, Bertolini a De Jonge, 2006.

a De Jonge (2006, s. 449) mezi překážkami realizace potenciálu místa uvádějí omezení realitního trhu, legislativní omezení a chybějící plánovací politiky.

Ve využití potenciálu, který přináší zavedení VRT, jsou na tom centra velkých měst – tedy předmět tohoto výzkumu – relativně nejlépe. Studie ukazují, že v těchto již dříve zpravidla excelentně dopravně obslužených místech hraje roli katalyzátoru rozvoje spíše image VRT, nežli relativně malé zlepšení dostupnosti (Bertolini a kol, 2012; Berg a kol., 1998; Chen a kol., 2019). Rozvoj významných a intenzivních městských funkcí v blízkosti vytíženého, centrálně umístěného dopravního uzlu přesto není možné předpokládat automaticky. Pol (2008, s. 73) upozorňuje na nutnost strategických investic do kvality místa a zlepšení image, má-li mít město s novým VRT terminálem konkurenční výhodu při lákání nových ekonomických aktivit. Urbanistky a urbanisté také upozorňují na význam prostorové konfigurace uliční sítě v bezprostředním okolí nádraží. Dochází k závěrům, že zejména dobrá prostorová integrace pěších tras generuje pohyb, díky kterému se významný dopravní uzel může stát také centrem intenzivních komerčních aktivit – z uzlu se stane místo, nové centrum města (Thammaruangsri, 2003; Kusumo, 2007; Mulders-Kusumo, 2006; Mulders-Kusumo, 2005).

Bertoliniho teorie *uzlu a místa* je pro tuto práci klíčová hned v několika aspektech. Je základním kamenem pro pochopení objektu výzkumu, tedy – vedle kontextu a procesu – jedné ze strukturálních součástí případové studie (viz Kapitola 5. 3.). Model uzlu a místa pomohl identifikovat CTSAD jakožto svébytný typ projektu, v němž jsou s velkou intenzitou přítomny jak potenciály, tak rizika uzlu i místa. Teorie *uzlu a místa* v širší rovině zakládá otázku, jak se uzel může stát také místem. Zároveň je dostatečně obecným rámcem, který snese hodnotové, geografické i kontextové modifikace, a je tak schopen fungovat pro různé druhy případových studií. A v neposlední řadě – jak už zaznělo výše – jedná se o teorii jedinou.

3. Metodický rámec

3. 1. Použité metody

Ústřední metodou tohoto výzkumu je **případová studie**. Metoda případové studie je kvalitativní metodou zkoumání komplexních fenoménů v jejich kontextu. Typické je pro ni získávání velkého množství dat o malém množství subjektů. Pracuje s předpokladem, že důkladné porozumění jednomu případu napomůže porozumění případům obdobným. Případová studie mapuje příčiny a souvislosti. Typicky je využitelná pro případy, kdy hranice mezi sledovaným fenoménem a jeho kontextem nejsou ostré. V případě volby dvou (anebo více) případových studií se jedná o tzv. vícepřípadovou studii, v níž je cílem porozumět sledovanému fenoménu ve dvou (či více) rozdílných kontextech. Metoda případových studií využívá typicky několik zdrojů dat, která jsou propojena v rámci analýzy, nebývá s nimi tedy pracováno izolovaně. Obsah případové studie vymezuje *konceptuální* nebo také *teoretický rámec* (*conceptual, theoretical framework*), který identifikuje, co bude, a naopak nebude součástí studie a dává poznatky do vzájemných vztahů; pomáhá udržet základní osnovu výzkumu. Stručné a výstižné shrnutí poznatků z případové studie je obsahem *zprávy (reportu) případové studie*.¹⁹

Tento výzkum využívá v různých svých fázích různé kombinace metod: Při **výběru vzorků** pro případové studie byla nejprve provedena kvantitativní analýza dostupných zdrojů, týkajících se problematiky *Měst na kolejích*. Byl vytvořen přehled medializovaných příkladů především evropských projektům realizovaných po roce 1990 ve městech nad 100.000 obyvatel či v jejich metropolitních oblastech. Výběr zahrnuje projekty realizované i v současnosti teprve připravované. Na základě klíčových kritérií byl identifikován typický *Projekt transformace centrálního nádraží a přilehlých území*. Z této kategorie projektů byly ke kvalitativnímu výzkumu metodou případových studií vybrány na základě dopřesňujících kritérií dva zahraniční příklady.

Jedním z cílů tohoto výzkumu je **návrh konceptuálního rámce případové studie** typického *Projektu transformace centrálního nádraží a přilehlých území*. K vytvoření konceptuálního rámce byly využity teoretické i empirické postupy – (a) analýza etablované teorie, (b) obsahová analýza vybraných komplexních případových studií a (c) studium konkrétního případu.

(a) Teoretickým základem tohoto výzkumu byla Bertoliniho práce o nádražích a jejich duální podstatě *uzlů a míst* (Bertolini, 1996; Bertolini 1999) a výchozí teoretický rámec, shrnutý plánovacím trojúhelníkem s vrcholy v *objektu, procesu a kontextu* (Bertolini a Spit, 1998).

(b) Obsahová analýza vybraných komplexních případových studií byla prováděná na struktuře kódovacích kategorií, které byly zpracovány induktivně-deduktivním

¹⁹ Zpracováno dle Baxter a Jack, 2008 a Ženka a Kofroň, 2012.

postupem. Základní strukturou byl teoretický rámec dle Bertoliniho a Spita (dedukce), další témata byla následně odvozena z textů vybraných případových studií (indukce). Kódovací kategorie-témata byla následně identifikována ve zkoumaných případových studiích. Byl zaznamenán způsob, jakým bylo každé z témat pojednáno (textový mezivýstup, viz Příloha 10. 4.) a byla zaznamenána i míra podrobnosti, se kterou se daná případová studie tématem zaobírala (kvantitativní mezivýstup, viz Příloha 10. 3.). Měříkem podrobnost byla jak definice jednotlivých kategorií, tak relativní míra detailu zpracování vzhledem k jiným tématům v téže studii. Šlo o nutnou korekci s ohledem na různou délku jednotlivých případových studií. Vzhledem k nutnosti kódovat témata, spíše než klíčová slova, probíhal tento proces manuálně (Divišová, 2017).

(c) Předběžná obsahová rešerše jedné z později zpracovaných případových studií, Wien Hauptbahnhof, přinesla korekci rámce, vzniklého teoretickými postupy.

Vyhodnocení a syntéza poznatků z obsahových analýz a rešerší vedla k vytvoření finálního teoretického rámce. Vytvořený teoretický rámec byl následně prověřen aplikací na dvou příkladech – *projektech transformace centrálních nádraží a přilehlých území v Londýně (King's Cross) a ve Vídni (Wien Hauptbahnhof)*. Výsledkem jsou dvě komplexně zpracované případové studie. Sběr dat při zpracování obou zahraničních případových studií probíhal kombinací metod: (1) studiem primárních zdrojů, zejména plánovacích dokumentů a výstupů přímých aktérů, (2) studiem sekundární odborné i laické literatury (oficiální prezentace, odborné texty a analýzy z širokého spektra oborů, novinářské texty včetně komentářů a neoficiální komentáře, blogy) a (3) vlastním výzkumem (rozhovory se zájemníky, terénní průzkum, základní metody urbanistické analýzy). Data byla průběžně tříděna a analyzována.

Ve vztahu k předmětu výzkumu – *Městům na kolejích* – se jedná o výzkum deskriptivní. Přesto aplikací teoretického rámce, tedy studiem dvou konkrétních příkladů, byly identifikovány příklady více i méně vhodné praxe. Jejich zobecnění formou všeobecných doporučení by však šlo proti podstatě výzkumu metodou případové studie. **Ve vztahu k hlavnímu cíli výzkumu** – tvorbě metodiky výzkumu *projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území*, která při minimální míře zjednodušení jejich komplexní podstaty umožní takové sdílení poznatků a zkušeností, které bude relevantní i v jiném kulturně-plánovacím kontextu – se nicméně jedná o normativní výzkum, usilující o změnu praxe výzkumu a přenosu znalostí v oblasti *Měst na kolejích*.

3. 2. Postup výzkumu

Teoretická část této výzkumné práce má dva hlavní výstupy:

(1) typologii měst na kolejích

Na základě teoretického rámce uzlu a místa byly popsány rozhodující parametry *Města na kolejích* – *uzel, místo-nádraží, poloha a místo-okolní pozemky*. Tyto parametry byly popsány nejprve u českých příkladů, ke kterým hledal tento výzkum následně projekty

obdobné v zahraničí. Na základě typické situace českých projektů, definované polohou a místem-okolními pozemky, byl identifikován ústřední typ *Města na kolejích* jakožto *Nádraží v centrální poloze s rozsáhlými transformačními plochami*. Tento ústřední typ se stal rezervoárem referenčních projektů, z něhož byly následně pomocí dalších zpřesňujících kritérií vybrány dva zahraniční příklady pro ověření a aplikaci konceptuálního rámce případové studie. Vedlejším produktem výběru dvou příkladů pro případovou studii bylo vytvoření instrumentální typologie.

(2) návrh teoretického rámce případové studie

(a) Nejprve došlo k předběžnému stanovení struktury na základě teoretického rámce z odborné literatury. Tímto referenčním rámcem se stala v současnosti jediná etablovaná teorie o *Městech na kolejích* jakožto *uzlech a místech* autorů Bertoliniho a Spita (1998).

(b) K obsahové analýze byly vybrány tři komplexně zpracované případové studie: Stockholm City West (Bertolini a Spit, 1998), příklad londýnského King's Cross (Bishop a Williams, 2016) a francouzského Lille (Espace Croisé, 1996).

(c) Následovala souběžná kvalitativní i kvantitativní obsahová analýza vybraných textů. Nejprve byly induktivně-deduktivními postupy vytvořeny kódovací kategorie. Základem byl teoretický rámec dle Bertoliniho a Spita (1998), další témata byla následně odvozena z textů vybraných případových studií. Tento rozšířený teoretický rámec představuje (při vědomí omezeného vzorku analyzovaných studií) přehled témat, relevantních v rámci dosavadního komplexního výzkumu *Měst na kolejích*.

(d) Kvantitativní část obsahové analýzy sleduje u vybraných případových studií výskyt jednotlivých témat a míru podrobnosti, se kterou se daným tématem studie zabývá.

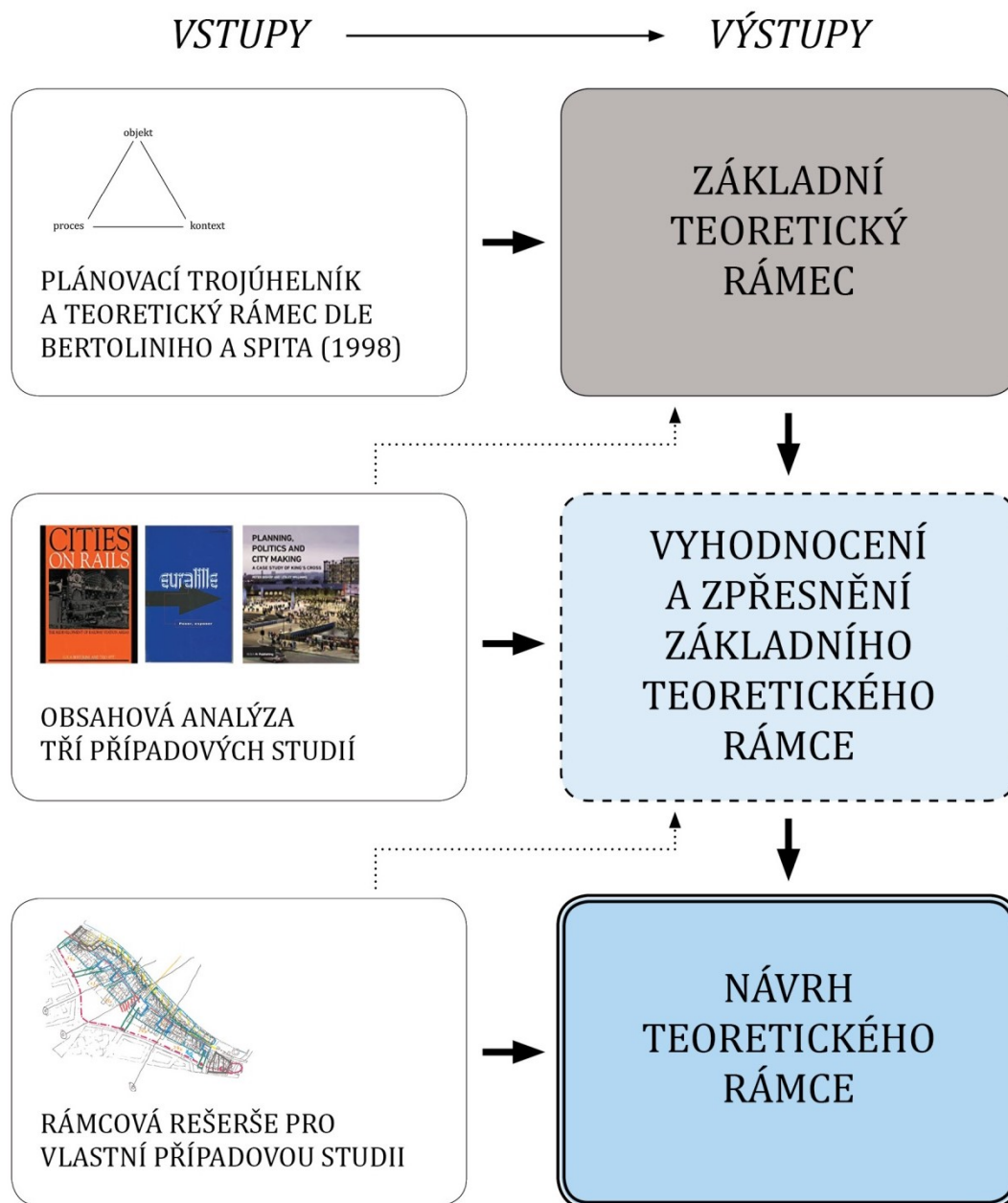
(d) Kvalitativní část obsahové analýzy sleduje způsob, jakým bylo každé z témat pojednáno a vyhodnocuje odchylky od teoretického rámce Bertoliniho a Spita: na která témata autoři studií kladou důraz? Kterými se naopak nezabývají? Která témata nově přináší oproti základnímu teoretickému rámci?

(e) Základní teoretický rámec, zrevidován na základě obsahových analýz, byl následně znovu zpřesněn na základě vlastní rámcové rešerše pro případovou studii Wien Hauptbahnhof.

(f) V rámci vyhodnocení obsahových analýz a dalších rešerší došlo ke zhodnocení přínosu a relevance jednotlivých témat k výzkumnému cíli: k vytvoření komplexní případové studie, srozumitelné v jiném kontextu. Výsledkem je syntéza konceptuálního rámce

- ▷ Kapitola 5. 3. představuje základní teoretický rámec dle Bertoliniho a Spita (1998).
- ▷ Kapitola 5. 4. představuje komplexní případové studie, jejichž obsah byl analyzován.
- ▷ Kapitola 5. 5. představuje syntézu analytické fáze procesu návrhu teoretického rámce
- ▷ Kapitola 5. 6. shrnuje finální návrh teoretického rámce.

Další dokumentace výzkumného postupu byla zařazena do příloh (10. 3. a 10. 4.); postup návrhu teoretického rámce je vizualizován na Obr. 4.



Obr. 4: Postup návrhu teoretického rámce, zdroj: autorka

Následovala praktická část výzkumu:

(3) vícepřípadová studie London King's Cross – Wien Hauptbahnhof

V praktické části výzkumu došlo k ověření navržené struktury případové studie její aplikací ve dvou konkrétních, dříve vybraných příkladech: Wien Hauptbahnhof a London King's Cross. Typicky pro případovou studii probíhal souběžně proces sběru dat, jejich třídění a analýzy. *Výstup/report* každé z případových studií je zpracován formou:

(a) textového záznamu; soudržným textem, vymezeným teoretickým rámcem, jde o tradiční formu reportování případových studií velkých urbanistických projektů

(b) vlastních analýz vybraných témat (funkční analýza, historický vývoj)

(c) V případě vídeňské případové studie byla prověřena interpretace grafickým záznamem, tedy experimentální formou zpracování jednotlivých témat z případové studie graficky. Jde o otevření možnosti prozkoumání průřezových témat a souvislostí.

Společné vyhodnocení poznatků ze zahraničních případových studií potom identifikuje průřezová témata, která jsou u těchto dvou případových studií klíčová. Společné vyhodnocení zakládá možnost srovnání dvou příkladů, a ukazuje tak určité minimální spektrum problémů a jejich řešení.

4. Výběr případových studií

Tento výzkum se zabývá určitým typem projektu *Měst na kolejích*, který nebyl v dosavadním výzkumu jako svébytný typ rozpoznán. Tato mezera v odborné literatuře se až v průběhu výzkumu ukázala být významnou překážkou dalšího postupu: teprve jasná identifikace parametrů projektu pomohla přesnějšímu zacílení témat, kterými se měl teoretický rámec případové studie zabývat.

4. 1. Známé typologie Měst na kolejích

Města na kolejích, v nejširším možném významu uzly-místa (Bertolini, 1996; Bertolini a Spit, 1998), jsou heterogenní skupinou s mnoha různými projevy. Potřeba se v nich zorientovat, vytvořit klíč k jejich „přečtení“, vedla řadu autorek a autorů k jejich typologizaci. „(...) tvrdíme, že je to právě absence komplexnější typologie TSAD (pozn.: *train station area development*), která v posledních dvou desetiletích omezila analytický pokrok v této oblasti výzkumu.“ (Peters a Novy, 2012c, s. 16)

Petersová a Novy (2012c, s. 17) rozlišili (1) projekty rozvoje dopravy, u nichž je zpravidla zavedení vysokorychlostní železnice hlavním impulsem k výstavbě či přestavbě stávajícího nádraží na intermodální přestupní uzel; (2) projekty renesance nádraží, v nichž dochází k rekonstrukci historické nádražní budovy a doplnění vybavenosti o nakupování, zábavu a možnosti setkávání; (3) projekty urbánního rozvoje, u nichž je hlavní motivací rozvoj pozemků v okolí nádraží; a (4) strategické megaprojekty, které se nacházejí na pomyslném průsečíku všech tří předchozích kategorií a jako takové zahrnují přestavbu či modernizaci nádraží, infrastrukturního uzlu i rozvoj okolních pozemků.

Bertolini, Curtisová a Renne (2012) kategorizovali projekty na základě převažujících kombinací hybných sil a vytvořili i jejich přibližnou chronologii: (1) Projekty, charakterizované kapitalizací majetku, byly v osmdesátých letech 20. století motivovány snahou čerstvě privatizovaných železničních společností využít kancelářský boom k prodeji relativně malých zbytných pozemků, které byly následně intenzivně zastavěné; (2) v urbánních megaprojektech devadesátých let 20. století se potkal podnikatelský duch městských samospráv se zaváděním vysokorychlostní železnice a zrychlenými společensko-prostorovými změnami. V těchto projektech se města pokoušela využít zvýšenou dopravní dostupnost k restrukturalizaci městské ekonomiky a tvorbě image. (3) Projekty, v nichž je městský rozvoj vázaný na dopravu (TOD projekty), jsou podle autorů typické pro nové milénium, staví na rozvoji urbánně-regionálních systémů kolejové dopravy a vychází z premisy udržitelného, koncentrovaného rozvoje měst.

S kombinacemi hybných sil, respektive převažujícími motivacemi vycházejícími ze dvou dominantních společenských diskurzů, pracovali také (opět) Petersová a Novy, když rozlišili (1) projekty vycházející z perspektivy udržitelné dopravy a využití území a (2) projekty, jimiž města usilují o zvýšení vlastní konkurenceschopnosti a zhodnocení území. Petersová a Novy byli nicméně ke všem uvedeným typologizacím, včetně těch

vlastních, kritičtí. Mimo jiné poznamenávají, že tyto sledují převážně funkční parametry, a dodávají, že „(...) je ještě potřeba doplnit o institucionální typologie (různé modely vlastnictví a řízení) a o mnohem podrobnější typologie urbanistického návrhu pro okolní čtvrti.“ (Peters a Novy, 2012c, s. 27)

Tuto mezeru už dříve zaplnil Peter Pol (2008, s. 66-67 a 74-76) když navrhl typologii strategických sítí, které vytváří partneři v procesu transformace nádraží a jeho okolí. Jeho typologie vychází z řady kritérií, která tvoří organizační kapacitu (druh vedení projektu, cíl, ke kterému směřuje formulovaná vize) a závisí na ekonomické situaci města a fázi přípravy projektu. Rozlišuje (1) prorůstové koalice místní správy, (2) tržní prorůstové koalice a (3) koalice rovnovážného růstu. K typologizaci na základě prostorových – urbanistických parametrů se nejvíce blíží práce Carme Bellet (2014), která na příkladu španělských měst identifikovala tři typické situace: (1) realizaci nové stanice VRT na periferii při současném zrušení konvenční trati s nádražím v centru a rozvoji těchto pozemků, (2) realizaci nové stanice VRT v centru a rozvoj centrálních pozemků, uvolněných přesunutím technického zázemí trati, (3) realizace stanice VRT přestavbou původního centrálního nádraží konvenčních tratí a rozvoj pozemků v okolí nádraží.²⁰

4. 2. Parametry českých projektů CTSAD

Otázka výběru zahraničních případových studií pro tento výzkum se odvíjela od vlastností českých projektů: čím mají být příbuzné zahraniční projekty, z nichž je žádoucí čerpat inspiraci? Snaha zatřídit české projekty do stávajících typologií však narazila na určité limity. V Bertoliniho modelu uzlu a místa se ve všech českých případech jedná o **lokality pod tlakem: jsou to jedny z nejvýznamnějších dopravních uzlů v republice, v centrálních částech největších měst, disponujícími zároveň rozsáhlými pozemky vhodnými k transformaci**. Jsou to právě tyto parametry uzlu a místa, které jsou pro všechny společně typické a vůči ostatním projektům jedinečné.

V dalších identifikovaných aspektech se však od výše identifikovaných kategorií v různé míře odchyľují: zpravidla nejsou iniciovány zaváděním VRT, potřebou regenerovat historickou budovu nádraží, nevychází z TOD strategií ani nebyly zorganizovány v 90. letech 20. století. Organizační rámec také zcela neodpovídá vymezeným kategoriím: Česká města nejsou finančně a donedávna ani poptávkou obyvatel motivována k iniciaci velkých projektů. Rozvojové strategie Správy železnic se soustředí výhradně na železniční infrastrukturu, přičemž ani tyto plány neměly ještě v nedávné době pevné obrysy. Jediný, kdo byl motivován k rozvoji těchto území, byly některé soukromé developerské skupiny, spoléhající na historické smlouvy o smlouvě budoucí.

²⁰ Stranou zájmu tohoto výzkumu stojí četné kategorizace či typologizace jednotlivých nádraží, zpravidla na základě významu uzlu či jeho pozice v rámci dopravních a urbánních sítí.

4. 2. 1. Praha Holešovice Bubny-Zátory

Uzel

Dva uzly: (1) Nádraží Holešovice a (2) Bubny-Vltavská; přidružená stanice Holešovice zastávka

(1) železniční stanice pro dálkové spoje, autobusové nádraží pro příměstské spoje
(2) spojení městského centra s Letištěm Václava Havla; Holešovice zastávka na kralupské trati bez napojení na veřejnou dopravu.

Obě nádraží jsou průjezdnými stanicemi pro linky S, umožňují přestup na dvou různých stanicích metra linky C a na několik linek tramvají

Místo – nádraží

Současná budova nádraží Bubny z roku 1923 – plánovaná konverze na Památník holocaustu.

Budoucí stavba nádraží Bubny – průjezdná stanice, nádražní hala s drobnými službami, bude se nacházet jihovýchodně od původní budovy.

Nádraží Holešovice – průjezdná stanice s drobnými službami, plánovaná kompletní přestavba na stávajícím místě

Poloha

Sousedství blokové městské struktury Letné a Holešovic (19. a 20. století)

Sousedství Městské památkové rezervace – památky UNESCO

Sousedství Městské památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice

Zasahuje do vizuálně a koncepčně prominentního prostoru vltavských nábřeží

Částečně zasahuje do zóny zákazu výškových staveb

Rozloha pozemků

107 ha

Dnešní 107ha území brownfieldu Bubny-Zátory zahrnuje rozsáhlé kolejiště a na něj navazující plochy někdejšího servisního zázemí pražské železnice, fragmenty starých Holešovic vsazené do sousedství Nádraží Holešovice, poznamenaného infrastrukturními stavbami ze sedmdesátých a osmdesátých let 20. století a jen částečně využívaný areál pražské teplárny. Území charakterizují dvě fungující nádraží, dvě stanice metra, povrchová parkoviště a mimoúrovňové křižovatky, ale také řada drobnějších transformačních ploch. Na nich se daří alternativní kultuře, ale také novým stavebním záměrům, které předznamenávají blížící se proměnu celého území.

První dráha, spojující dnešní Masarykovo nádraží s Podmokly a posléze Drážďanami protla holešovický meandr v roce 1850, buštěhradská dráha z nádraží Bruska se na tuto trať napojila o osmnáct let později. V roce 1870 už na místě stály dvě výpravní budovy, sklady, dílny, železniční depo a výtopy, čímž započala éra bubenského zázemí pražské železnice. Nádraží Holešovice vzniklo až v osmdesátých letech 20. století s vybudováním tzv. Holešovické přeložky. Ta propojila pražské hlavní nádraží s tzv. kralupskou tratí, umožnila také objet celý holešovický meandr. Nad kladenskou trať, včetně nádraží Bubny a Masarykova nádraží, tak pověsila pomyslný otazník ohledně jejich dalšího fungování.

Nezastavěný střed vltavského meandru lákal k vytváření velkorysých vizí už nejméně sto let: známé jsou plány prvorepublikové státní regulační komise, vize centra nacistické Prahy ze 40. let 20. století, dopravně předimenzované projekty z let normalizace nebo projekty vzniklé brzy po sametové revoluci (Čechová, 2013a). Všechny plány měly společnou snahu o propojení zástavby v holešovickém meandru se zástavbou na Letné a vytvoření jednoho z nových městských center. Plány na zrušení trati včetně Bubenského nádraží byly vítaným a nutným předpokladem těchto vizí. V devadesátých letech 20. století se proměnila představa o fungování pražského železničního uzlu i o možnostech zástavby v Bubnech. První novodobá závazná regulace vznikla na podkladu návrhu týmu architekta Gregorčíka ze soutěže z roku 1992 a počítala se zachováním kolejí i všech nádraží; propsána do územního plánu z roku 1999 je – v rámci stavební uzávěry – platná dodnes.

V roce 2006 prodaly České dráhy část bubenských pozemků o rozloze 27 ha developerské společnosti Orco, další pozemky na severu území byly v majetku společnosti Navatyp. Část pozemků v území vlastní také město, městská část a další vlastníci. Noví majitelé iniciovali řadu studií, mj. i formou soutěží, v nichž se ale nepodařilo najít shodu nad budoucí podobou území. Vlastní podkladovou studii, sloužící pro vytvoření zadání urbanistické studie, nechal zpracovat také tehdejší Útvar rozvoje města (CMC architects, 2014). Během tohoto období došlo jak k dalším obchodním ujednáním (např. byla soukromým majitelem uzavřena smlouva o vybudování poměrně rozsáhlého obchodního centra), tak k dílčím demolicím historicky cenných objektů železničních dílen, u nichž se majitelům podařilo dosáhnout zrušení památkové ochrany.

Kromě neshod nad celkovým řešením bylo překážkou dalšího rozvoje také jiné tempo plánování železniční infrastruktury: teprve v roce 2015 byla dokončena a vyhodnocena studie proveditelnosti kolejového spojení Prahy a Letiště Václava Havla, která ještě počítala i s jinými trasami než přes bubenské nádraží, např. ze Smíchovského nádraží přes tzv. pražský semering. Dopad zvoleného řešení na Bubenské, potažmo Smíchovské nádraží a jejich okolí by byl zřejmě významný: Bubny se mohly stát buď novou čtvrtí s přímým kolejovým spojením na letiště, anebo jednou ze zastávek na lince příměstské železnice.

Skutečný posun přinesla až soutěž na zpracování územní studie, kterou vyhlásil transformovaný Institut plánování a rozvoje (IPR) v roce 2018, a v níž byl vybrán společný projekt kanceláří Thomas Müller Ivan Reimann Architekten a Pelčák a partner architekti (Thomas Müller a kol., 2020). Územní studie byla roku 2020 schválena jako podklad pro změnu územního plánu, kromě veřejného projednání navázaly v roce 2022 také práce na územní studii jako podkladu pro rozhodování v území, který umožní sejmoutí stavební uzávěry (*Bubny-Zátory*, nedatováno). Podle návrhu má v území mezi lety 2025–2040 vyrůst 1,8 mil m² HPP – bydlení pro 24.000 lidí a pracoviště pro téměř 30.000 pracujících – ale také velké obchodní centrum, tři základní školy a střední škola, budova radnice městské části nebo bezmála 4ha park. Studie také vymezila území na nábřeží Vltavy, v němž se – na podkladě proběhlé mezinárodní architektonické soutěže, v níž zvítězilo studio BIG – pokračuje v projekčních pracích na budově nové vltavské filharmonie.

Dle plánů jsou zachovány všechny dosud stojící historicky cenné objekty: nádraží Bubny, vodárenská věž i objekty v areálu bývalé holešovické elektrárny. Souběžně pokračují přípravy dopravní infrastruktury. Od roku 2019 má přestavba klíčového úseku trati na letiště mezi Bubenským nádražím a Výstavištěm územní rozhodnutí, od ledna 2023 probíhají stavební práce na modernizaci. Změny se chystají také ve veřejné dopravě: přesměrování tramvajového vedení a zřízení severního vestibulu metra povede k větší integraci uzlu veřejné dopravy a jeho napojení na okolní (budoucí) městskou strukturu (Thomas Müller a kol., 2020). Návrh je přesto kritizován pro vysokou plánovanou hustotu zástavby, velikost obchodního centra a nedostatek dostupných bytů, kdy nedošlo k aplikaci souběžně schvalovaných celopražských zásad pro spolupráci s investory na rozvoj území (Bajtler, 2020).

4. 2. 2. Praha Smíchovské nádraží – Smíchov City

Uzel

Někdejší dvojnádraží Smíchov a Smíchov severní nástupiště a autobusové nádraží Na Knížecí bude transformováno na jednotný, celoměstsky významný přestupní uzel Terminál Smíchov.

Ten bude i v budoucnu průjezdným nádražím pro příměstské i dálkové spoje a bude rozšířen o čtvrté nástupiště. Umožní přestup na tramvaje a autobusy městské, příměstské i dálkové.

Nově bude vybudováno P+R parkoviště s 1.000 parkovacích míst a B+R parkoviště pro stejný počet jízdnic kol.

Platforma přes kolejiště s novou lávkou zajistí lepší pěší propustnost západovýchodním směrem.

Místo – nádraží

Budoucí Terminál Smíchov se má stát novým významným pražským nádražím, návrh klade důraz na dobré přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy.

Historická budova Smíchovského nádraží z padesátých let 20. stol. bude součástí nového terminálu, bude doplněna o obchody a zázemí pro cestující a administrativní budovu pro sídlo Správy železnic.

Objekty nádraží Smíchov severní nástupiště byly strženy.

Poloha

Sousedství blokové městské struktury Smíchova (19. a 20. století)

Sousedství Městské památkové zóny Smíchov

Vizuální propojení s pravobřežním Vyšehradem

Rozloha pozemků

96,5 ha

Bezmála stohektarové území, sevřené mezi vyvýšeninami Dívčích hradů a Pavího vrchu na západě a Vltavou na východě, je výrazně formováno dopravními koridory. Z jihu přichází do úzkého údolí Dobříšská a posléze Radlická ulice jako součást městského okruhu, podél nábřeží potom pokračuje zatížená ulice Strakonická. V úzkém prostoru mezi nádražím a Strakonickou, potažmo nábřežím, je vtěsnán jeden blok domů, v nichž původní průmyslové areály (lihoval) prorůstají původní bytovou zástavbou nižšího standardu, ale také nové projekty konverzí i novostaveb. Samotný areál nádraží

obsahuje odstavné koleje hlavní trati, území nákladového nádraží dvou dalších tratí bylo léta opuštěné, v některých částech našlo dočasné i alternativní využití. Areál je efektivní bariérou v přístupu smíchovských k Vltavě, na níž se nachází Smíchovský přístav, spící rekreační zóna.

Smíchovské nádraží bylo založeno jako koncová stanice tzv. české západní dráhy, spojující Prahu s Plzní a dále na jihozápad s Bavorskem. Nádraží bylo zprovozněno roku 1862 na pozemcích na levém vltavském břehu, v úzkém údolí na jih od rozsáhlých strojírenských závodů hraběte Ringhoffera. Nádraží západní dráhy se během několika let rozrostlo o koncové stanice dráhy Buštěhradské a dráhy Duchcovské, které sloužily nákladnímu provozu. Do konce 19. století prorostl rozsáhlý areál železnice, včetně nového uhelného překladiště obou nákladních drah, novým mostem i řadou vleček s okolním městem; město, plně vybavená obytná čtvrť Smíchov, zároveň dorostla až k nádraží (Čechová, 2013b).

Soupeření obytné funkce o stísněný prostor úzkého údolí s narůstajícími nároky dopravní infrastruktury, se stalo v průběhu 2. poloviny 20. století pro Smíchov typickým. Blízkost rozsáhlého nádražního areálu, řada velkorysých záměrů pro automobilovou dopravu v kombinaci s neudržovaným bytovým fondem vedla postupně k úpadku celé kdysi výstavní čtvrti (Vorlík a kol., 2020).

Po sametové revoluci byl Smíchov jednou z prvních pražských čtvrtí, které se objevily v hledáčku zahraničních investorů. Předmětem zájmu bylo zejména někdejší sídlo strojírenských závodů ČKD (dříve Ringhoffer), které v 90. letech přesídlily do nových objektů na Zličíně. Po sérii studií a soutěži několika nesouměřitelných návrhů následovaly na přelomu milénia dílčí realizace podle plánu Jeana Nouvela a tuzemské architektonické kanceláře D3A, které přetvořily křižovatku „Anděl“ několika administrativními budovami, hotely a obchodně zábavním centrem (Fialová, 2000).

Tato první vlna porevolučních transformací se zcela vyhnula jen několik set metrů vzdálenému území smíchovského nádraží, které už v té době obsahovalo řadu nevyužívaných pozemků. První studie z roku 2002 vznikla ještě pro městskou plánovací společnosti ÚRM, po roce 2005 bylo zpracováno postupně několik studií pro nového zadavatele: společný podnik vlastníka pozemků České dráhy a pražského developera Sekyra group. Nejnovější masterplan z roku 2011 pochází z dílny architektů A69. Architekti nového „Smíchov City“ navrhují v severní, 20ha části území někdejších nákladových nádraží smíšenou-obytnou čtvrť s novou promenádou, ústící u nového přestupního terminálu. Vznikne zde téměř 400.000 m² bytů, kanceláří, obchodních ploch a veřejné vybavenosti.

První etapa výstavby – Smíchov City Sever – zahrnuje dva uliční bloky s bydlením, kancelářemi a vybaveností v parteru, jejichž jednotlivé domy navrhlo šest vyzvaných architektonických kanceláří, investoři ve spolupráci s Městskou částí a IPR Praha také pracovali na tom, aby alespoň do některých rozhodovacích procesů byla zapojena veřejnost. Dokončení této etapy je plánováno na rok 2023 (*Smíchov City*, nedatováno; *Smíchov City – Sever*, nedatováno).

Následovat bude Smíchov City Jih – komerční čtvrť navržená na základě další architektonické soutěže a obsahující kampus České spořitelny, hotel a základní školu v sousedství přestavěného přestupního terminálu, integrujícího kromě železniční také autobusovou a tramvajovou dopravu s parkovištěm P+R a B+R. S dokončením terminálu počítá Správa železnic do roku 2026. Další dílčí projekty jsou postupně představovány také pro území podél Nádražní ulice, Smíchovské náplavky a Lihovaru. Dokončení celé čtvrti je plánováno do roku 2032, resp. 2037 (*Terminál Smíchov*, nedatováno; *Smíchov City – Jih*, nedatováno; *O projektu Smíchov City*, 2017).

4. 2. 3. Masarykovo nádraží a Florenc 21

Uzel
Druhé nejvytíženější pražské nádraží.
Blízkost nejvytíženějšího pražského uzlu – Hlavního nádraží.
V současnosti významné především pro příměstské spoje severo-východního segmentu; v budoucnu konečná stanice trati na Letiště Václava Havla.
Stávající přestup na metro a tramvaje bude beze změn zachován.
Místo – nádraží
Revitalizace historické nádraží budovy prvního pražského nádraží, doplnění služeb pro cestující a obchodů.
Plánovaná revitalizace okolí nádraží.
Poloha
Součást pražské památkové rezervace – památky UNESCO.
Poloha na někdejší hradbním korzu barokního opevnění, dnešní severojižní magistrály.
Sousedství historického jádra města, městské památkové rezervace Praha
Sousedství blokové městské struktury Karlína a Žižkova (19. a 20. století)
Sousedství Městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice a Městské památkové zóny Karlín.
Vizuální propojení s vrchem Vítkov.
Rozloha pozemků
20 ha

Území Masarykova nádraží a jeho zázemí je fragmentováno mezi infrastrukturními stavbami a areály, sousedí s různými typy zástavby a objevuje se v různých kontextech. Výpravní budova se obrací do úzké ulice Havlíčkovy na Novém městě Pražském, přes kterou původně koleje pokračovaly do navazujícího areálu celnice. Z jihu je segment, protažený magistrálou, rozdělen mezi pozemky pošty a bývalé výtopy. V území pod vítkovským památníkem a směrem k Žižkovu se rozplétají koleje Masarykova nádraží a do prostoru vstupuje estakáda Nového spojení, přicházející od Hlavního nádraží. Rozhraní s Karlínem tvoří několik kusých transformačních ploch, navazujících na areál autobusového nádraží a uzel veřejné dopravy na Florenci. Úzký kompaktní pozemek podél ulice Na Florenci na Novém městě našel jako první nové využití.

Masarykovo nádraží – roku 1845 slavnostně zprovozněno jako první pražské nádraží – bylo koncovou stanicí Severní dráhy císaře Ferdinanda, spojující Olomouc s Prahou,

o několik let později i s Drážďanami. Nádraží bylo ve své době postaveno v unikátní poloze: nástupiště se nacházela uvnitř stále ještě funkčního barokního městského opevnění, kdy vlaky do nádraží vjížděly uzamykatelnými branami. Zadní část kolejiště včetně výtopny a viaduktů už byla umístěna vně opevněného města.

Někdejší funkce prvního a nejvýznamnějšího nádraží, a to jak osobního, tak nákladního (pošta, přílehlá celnice) převzala postupně jiná pražská nádraží, přesto je Masarykovo nádraží s více než 30.000 denními cestujícími druhým nejvytíženějším nádražím v Praze; vysoké počty cestujících zajišťuje zejména odbavení příměstských vlaků, směřujících do regionu na severo-východ od Prahy. Nad další budoucností Masarykova nádraží se nicméně, zejména kvůli poloze kolejí, která vylučuje propojení s tratěmi na nedalekém Hlavním nádraží, dlouhodobě vznášel otazník. Už plány z první poloviny 20. století předpokládaly jeho zrušení a vznik rozsáhlého náměstí s dominantou vrchu Vítkova, napojeného na příčně probíhající velkorysý bulvár tzv. severojižní transverzály (Brůhová, 2017). Jeho odvozeninou je dnešní vedení severojižní magistrály, která na estakádě protíná nádraží ze severu k jihu ve stopě někdejšího opevnění.

Porevoluční zájem o transformaci tohoto téměř dvacetihektarového centrálně umístěného území byl nastartován po roce 2002, kdy České dráhy vybraly strategické partnery pro budoucí development a spolu s nimi založili konsorcium Masaryk Station Development (MSD). Ještě roku 2004 uzavřeli v rámci konsorcia smlouvu o zřízení předkupního práva na pozemky na Masarykově nádraží o rozloze 12,5 ha. Roku 2011 se většinovým vlastníkem s dvoutřetinovým podílem v konsorciu stala realitní společnost Penta Investments.

Plány na řešení celého území zejména v nultých letech počítaly se zrušením nádraží a svedením železniční dopravy tunelem na hlavní nádraží. Od této varianty bylo upuštěno, stejně jako od plánu vést trať na letiště nikoli z Masarykova nádraží, ale ze Smíchova. Finální rozhodnutí Ministerstva dopravy padlo v roce 2015. Mezi léty 2009 a 2014 bylo uspořádáno několik urbanisticko-architektonických soutěží. Roku 2013 byla schválena změna územního plánu, jíž byla ze západní části území sejmuta stavební uzávěra. Toto řešení počítá se zachováním nádraží včetně rezervy pro zaústění nové trati směr letiště a zachováním historické budovy výtopny pro vybudování železničního muzea pod Národním technickým muzeem (Drápalová, 2015).

Podrobnější zástavbu území měla přinést vyzvaná developerská soutěž, vypsaná roku 2014, v níž zvítězil návrh studia Zaha Hadid Architects. Podle plánu zde měla vyrůst převážně kancelářská čtvrť – Central Business District. V úzkém pásu mezi ulicí Na Florenci a kolejištěm probíhá podle plánu Zaha Hadid architects a jejich domácího partnera Cigler architekti výstavba dvou kancelářských budov (plánované dokončení 2023). Pokračuje revitalizace nádražní budovy, plánována je i přestavba náměstí v blízkosti hlavního vstupu na nároží Havlíčkovy a Na Florenci nebo pěší propojení ulic Na Florenci a Opletalovy pomocí parkově upraveného spojovacího přestřešení kolejiště (*O projektu*, 2022).

Řešení pro část území východně od magistrály, včetně sousedícího autobusového nádraží Florenc, bylo v roce 2021 hledáno pomocí mezinárodní urbanistické soutěže „Florenc 21“, kterou vypsal konsorcium MSD a ČSAD ve spolupráci s městem Praha

a IPR. Vítězné sdružení kolem atelierů Unit architekti, A69 architekti a Marko&Placemakers navrhlo smíšenou čtvrť s vlastním jedinečným charakterem a rozmanitými veřejnými prostory, s integrovaným řešením zelenomodré infrastruktury a možnostmi nových pěších vazeb napříč územím. Soutěž přinesla také nabídku možností na postupné utlumení dopravního významu severojižní magistrály. Vydání dvou změn územního plánu pro území, řešené touto soutěží, je předpokládáno na rok 2023 (*Florenc 21, 2022; Florenc 21: mezinárodní urbanistická soutěž Praha, ČR, 2022*).

Společnost Penta je od svého vstupu do konsorcia v roce 2011 hlavním iniciátorem změn v území, v němž má i další zájmy: v sousedství nádraží dokončila roku 2013 výstavbu obchodně-administrativního komplexu Florentinum, v roce 2022 koupila pozemky pošty podél Hyberské ulice, na nichž plánuje mj. výstavbu hotelu s plánovaným dokončením v roce 2023. Penta počítá s celkovou investicí v hodnotě 10 miliard korun. Veřejná správa svou aktivnější roli v území začala prosazovat až v roce 2020 dohodou o spolupráci s investory při rozvoji území v souvislosti s přípravou soutěže Florenc 21, a nadále koordinuje další dění (*O projektu, 2022*).

4. 2. 4. Brno hlavní nádraží a čtvrť Trnitá

Uzel

Stávající průjezdné nádraží na hraně historického jádra, při hlavním brněnském tramvajovém uzlu a nedaleko autobusového nádraží u hotelu Grand.

Budoucí přestupní terminál vznikne o necelý 1 km jižněji, bude do něj přesunuta autobusové nádraží a přivedena tramvajová doprava.

Návrh počítá se stanicí podzemní dráhy tzv. severojižního kolejového diametru a také s parkovištěm pro automobily a kola.

Místo – nádraží

Stávající historická budova prvního brněnského nádraží bude konvertována na jinou funkci.

Nový terminál bude efektivním přestupním uzlem všech dopravních módů a zároveň menším obchodním centrem s řadou služeb pro cestující.

Poloha

Přesun nádraží: původní poloha na hraně historického městského jádra v místě někdejšího hradebního korza.

Nová poloha v nitru přilehlého brownfieldu, tzv. Jižní čtvrti, na místě někdejšího nákladového a dnešního provizorního osobního nádraží. Celé blízké i širší okolí bude nově koncipované.

Stávající nádraží je součástí Městské památkové rezervace Brno

Celé transformační území je součástí ochranného pásma Městské památkové rezervace

Sousedství historického městského jádra

Sousedství původních předměstských čtvrtí s kombinací bytové a průmyslové zástavby (19. století) / Trnitá, Komárov

Rozloha pozemků

140 ha

Rozsáhlé území budoucí čtvrti Trnitá se nachází v přímé návaznosti na historické jádro města Brna, výraznou bariéru směrem k centru představuje kolejiště dráhy. Mezi stávajícím hlavní nádražím a Dolním nádražím se postupně rozvinul dílčí development, přizpůsobující se okolí zanedbaného brownfieldu: území je možné projít vnitřními obchodními pasážemi obchodních domů Tesco a Vaňkovka, exteriérové spojení zajišťují lávky přes dopravně zatížené ulice v okolí. Dostat se tak lze pěšky až na autobusová nádraží Zvonařka, pozůstatek urbanismu 70. let 20. století. V okolí se nachází řada málo využívaných ploch, sklady, provozovny nebo parkoviště.

Nádraží v dnešní poloze, na jižním okraji historického centra Brna, se nachází už od roku 1839, kdy byla uvedena do provozu trať na Vídeň; od roku 1848 potom přestavěnou budovu nádraží využívala i trať spojující Brno s Prahou. Nádraží v této poloze nicméně dlouhodobě nevyhovuje kapacitou ani svým technickým stavem; úvahy nad alternativním umístěním hlavního nádraží v Brně jsou staré už bezmála sto let.

První návrhy na výstavbu nádraží v odsunuté poloze pocházejí z období první republiky, kdy v rámci dvou urbanistických soutěží byly prověřeny varianty přesunu do blízkosti Opuštěné ulice u řeky Svratky (tzv. Tangenta), do ulice Trnité nebo na místo nákladového nádraží rosické dráhy (tzv. Dolního nádraží). Tato poslední varianta se propracovala i do schválených směrných plánů druhé poloviny 20. století, a myšlenkově na ní navázala realizace centrálního autobusového nádraží Zvonařka z roku 1978, v opuštěném prostoru mezi městským centrem a rosickým nádražím.

Otázka umístění hlavního nádraží byla znovu oživena po sametové revoluci, kdy byla kromě již dříve zvažovaných variant ve hře také možnost rozšíření jeho stávající polohy západním směrem do Nových sadů. Následovalo několik soutěží na umístění nádraží v odsunuté poloze, a následné plánovací kroky: schválení změny územního plánu a vydání územního rozhodnutí; ani tyto kroky ale kýžené rozuzlení nepřinesly. Debatu nad odbornými tématy městského a dopravního rozvoje kalilo netransparentní zacházení s městskými pozemky a účelově vedené debaty s vyloučením veřejnosti (Hlaváčková, 2015).

Roku 2015 proběhla další mezinárodní soutěž na nové hlavní nádraží v poloze „pod Petrovem“ (tedy v rozšíření stávající lokality) a novou navazující čtvrtí. Po zpracování studie proveditelnosti, která zvažovala mj. také variantu rekonstrukce stávajícího nádraží v jeho původní poloze, však bylo roku 2018 rozhodnuto o realizaci nového nádraží v poloze bývalého rosického nádraží (Dolní nádraží) a výstavbě nové čtvrti, rozprostírající se na 140ha území mezi stávajícím městským centrem a řekou Svratkou. Kancelář architekta města Brna, nově založená roku 2016, se ujala zpracování urbanistické studie této tzv. Jižní čtvrti, nebo také čtvrti Trnitá. Podle této studie zde má v dosud neupřesněném časovém horizontu vyrůst celkem 1,6 milionů m² obytných a kancelářských ploch pro až 15.000 obyvatel a 20.000 pracujících, obchodů a občanské vybavenosti, doplněných o parky včetně nového svrateckého nábřeží (*Nová čtvrt' Trnitá; 2022; Územní studie Jižní čtvrt', 2022*).

Budoucí hlavní nádraží má do roku 2034 vzniknout podle návrhu nizozemského architektonického studia Benthem Crouwel, které zvítězilo v mezinárodní architektonické soutěži. Nový terminál bude kromě vlakového nádraží sdružovat také

nádraží autobusové, přestup na tramvaje a městské autobusy, různé typy parkování automobilů i kol a do budoucna počítá také se stanicí podzemní dráhy tzv. severojižního kolejového diametru. Denní obrat cestujících má podle prognóz ze studie proveditelnosti (2015) vzrůst z dnešních více než 60.000 na bezmála dvojnásobek. Dalšími samostatnými soutěžemi má být v budoucnu řešena mimo jiné revitalizace původní nádražní budovy a jejího okolí včetně současného kolejiště nebo nábřeží řeky Svratky (*Nové hlavní nádraží*, 2022).

4. 3. Klíčové vlastnosti vybraných projektů

4. 3. 1. Uzel

Přestavba uzlu veřejné dopravy je podstatným společným znakem vybraných domácích projektů. Na rozdíl od Petersové a Novyho (2012c), kteří identifikovali zavedení vysokorychlostních tratí (VRT) jako jednoznačný impuls k přestavbě, situace (zdaleka nejen) v českých městech směřuje k mnohem širší škále motivací i řešení, od zvyšování kapacity trati a modernizace technologií (např. zabezpečení) přes zvyšování rychlosti na stávajících tratích a zlepšování přestupních vazeb mezi stávajícími dopravními módy až po budování nových tratí. Program kvalitativní proměny železnice v Česku – budování tzv. *Rychlých spojení* – je v mnohém specifický. Je např. dimenzován na traťové rychlosti 200–320 km/hod, což neodpovídá obecně rozšířené definici pro vysokorychlostní železnici, jež počítá s rychlostmi nad 250 km/hod. Zřízení stanice VRT může být indikátorem významu daného dopravního uzlu, dostupnosti místa či ambicí vázaných na dané území a jeho rozvoj; toto však velmi závisí na kontextu.²¹

▶▶▶ České příklady vykazují spektrum možností v přístupu k transformaci uzlu. S realizací projektu by zpravidla došlo ke kvalitativnímu i kvantitativnímu „povýšení“ uzlu v relaci vůči ostatním uzlům v dopravní síti daného regionu. Zavedení VRT není v podmínkách českých projektů klíčovou vlastností.

Nádraží je nejen v doslovném smyslu slova *uzlem* v dopravních sítích, ale – potenciálně – také v přeneseném smyslu slova *uzlem* v sítích globálních socio-ekonomických vztahů (Sassen, 2006; Bertolini, 1999; Castells, 1992). Kanceláře mezinárodních firem, obchodní centra a další součásti *místa* – nádraží a jeho okolí – jsou potom materializací těchto vztahů. Bertolini a Spit (1998) uvádějí s odkazem na některé stanice VRT mimo urbánní centra, že zapojení nádraží do sítí globálních toků není ničím samozřejmým; jedná se o hypotézu, kterou je nutné v každém konkrétním případě ověřit. Na základě dosavadních výzkumů se však zdá být nepravděpodobné, že by právě nádraží v centrální poloze velkých měst mohla být nějakým způsobem z globálních vztahů vyloučena. Míra specializace a zapojení do jednotlivých socio-ekonomických sítí je nicméně otevřenou otázkou, a – podobně jako u uzlu dopravní infrastruktury – je otázkou relativní; otázkou

²¹ Specifická je situace např. v Nizozemí, v němž hustá síť VRT do určité míry nahrazuje dosavadní pomalejší regionální veřejnou dopravu, viz např. Majoor a Schuiling, 2008.

po vztazích vůči původnímu statusu města či regionu a vůči konkurenčním městům a regionům.

►►► Vzhledem k centralizované struktuře osídlení České republiky lze považovat Prahu i Brno za metropole a jednoznačné póly socio-ekonomických aktivit; jejich centrálně umístění dostupný development se tak s vysokou pravděpodobností stane uzlem v sítích globálních socio-ekonomických vztahů.

4. 3. 2. Místo – nádraží

Místo se v rámci *Měst na kolejích* manifestuje v různých měřítcích; nejmenším a se samotným uzlem nejvíce propojeným *místem* je nádražní budova – místo distribuce cestujících a návštěvníků.

Vybrané domácí příklady jsou představiteli jedněch z prvních nádraží v tom kterém městě, přesto nemají jednotný příběh. Jsou mezi nimi *velká nádraží* zlaté éry železnic (Nilsen, 2008; Masarykovo nádraží, Brno), významná stanice již v minulosti přestavovaná (Smíchov) i malá lokální zastávka (Bubny). Také dnešní projekty pro tato nádraží představují širokou škálu odpovědí na potřebu transformovat nádraží pro potřeby dopravy 21. století: od doplnění obchodů a služeb pro cestující ve stávajících budovách přes optimalizaci stávajících vazeb až po výstavbu nových přestupních terminálů. V některých situacích vyvstává otázka nového využití původní nádražní budovy, a to ve velmi odlišných kontextech (Brno, Bubny). Typologicky se vymyká zejména nádraží Praha Bubny, které nikdy v historii nebylo velkým koncovým nádražím – terminálem, a v němž probíhá hledání podoby potenciálně významné, leč průjezdné přestupní stanice. Smíchov a Brno naopak snesou srovnání s návrhy současných multimodálních a multifunkčních terminálů tak, jak je známe ze zemí západní Evropy.

Při pohledu na zahraniční příklady je však škála situací nádražních budov a přístupu k jejich přestavbám ještě mnohem širší, a zahrnuje oba extrémy: od utilitárních stanic-zastávek s minimem přidruženého developmentu až po velmi intenzivní způsoby provázání uzlu a místa prostřednictvím různých stavebních komplexů, využívající mj. i prostor nad kolejištěm.

►►► České příklady vykazují spektrum možností v přístupu k nádraží, typická je pro ně určitá středová poloha – existence nádraží, jež *přiměřeně* integruje vlastnosti *uzlu* i *místa* přestavbou či modernizací stávajících nádraží nebo výstavbou nádraží nových.

4. 3. 3. Poloha

Vybraná nádraží se nachází v konkrétních urbánní situaci, jejíž charakteristické znaky souvisí s budováním železnice a růstem evropských (velko)měst ve druhé polovině 19. století. Nádražní pozemky se nachází na- či za hranou historického městského jádra, jež bylo v době zavedení železnice stále ještě vymezeno městskými hradbami. Se zřizováním nádraží je spojen vznik typických městských prostranství, jakými je přednádražní náměstí nebo nádraží ulice, hlavní spojnice městského jádra a nádraží, která zpravidla nabyla významu jako nová obchodní třída. Nová nádraží dala vzniknout novým centrům metropolitního života plným hotelů, kaváren, obchodních domů; ale

také oblastem vnitřních periferií s dlouhodobě degradující zástavbou, přiléhající k areálům železničního zázemí na té *špatné straně kolejí*.²²

Dnešní význam centrální polohy těchto nádraží a přilehlých oblastí má mnoho vrstev. Uzel a místo v centrální poloze se v čase vzájemně posilovali, ale také si konkurovali. Vrstvením dalších způsobů dopravní obsluhy nádraží vznikl uzel, který dále v čase posílil centrální význam nádraží a jeho okolí; parní provoz lokomotiv však okolí také po desítky let degradoval, a stejný efekt měly i necitlivé úpravy prostorů pro individuální automobilovou dopravu, pocházející druhé poloviny 20. století. Území, která po desetiletí obrůstala zástavbou, se stala součástí širšího centra, centralita nádražního vstupu byla vykoupena růstem vnitřních periferií v návaznosti na neudržované okolí nádraží samotného a na rozhraní mezi nádražními areály a okolními čtvrtěmi. Historicky významná městská jádra jsou dnes památkově chráněna a vytváří víceméně ustálený obraz, který je součástí kolektivní paměti daleko za hranicemi konkrétního území. Letité vrstvení (nejen) stavební činnosti vytváří komplexní prostředí složitých vlastnických, ale obecně mezilidských vztahů.

►►► Poloha centrálně umístěných nádraží a jejich okolí je léty stabilizovanou klíčovou vlastností uzlu-místa, s níž zpravidla neotřesou změny iniciativ, strategického rámování nebo prodeje pozemků. Pro parametry dané iniciativy včetně charakteru zástavby jde o vlastnost zcela zásadní.

4. 3. 4. Místo – okolní pozemky

Společným znakem všech vybraných projektů je rozvoj pozemků přiléhajících k nádraží. Jejich rozloha může být od několika málo hektarů až po stohektarová území. Původně šlo o pozemky, na nichž v průběhu druhé poloviny 20. století postupně utíchal provoz, související se železnicí: seřadiště a opravy, pošta a zařízení pro odbavování a překlád nákladů, vybavení nutné pro parní provoz, technické zázemí pro údržbu apod. Kombinace různých faktorů vedla k uvolnění těchto pozemků pro další rozvoj. Na rozdíl od menších developmentů, rozloha pozemků u vybraných projektů umožňuje vytvoření nové čtvrti, což je – přinejmenším v posledních desetiletích – úkol typický vysokými nároky na tvorbu skutečně různorodého prostředí, od způsobů využití přes skladbu uživatelů až po design veřejných prostranství. Výstavba o rozsahu celé čtvrti s sebou nese požadavek na určitou míru *soběstačnosti*, kdy nelze – tak jako u menších developmentů – plně spoléhat na infrastrukturu okolního stabilizovaného města, a nová čtvrť musí svou měrou také svému okolí přispět, např. nadmístními funkcemi a vybaveností.

I pro současnost má geneze těchto transformačních území svůj význam v jejich vnitřní orientaci na drážní provoz a s tím související překážky v jeho integraci do okolní struktury, vůči níž se často chovaly jako uzavřené areály. Development území ztěžují letité kontaminace a přítomnost víceúrovňové dopravní infrastruktury. Na druhou stranu, kombinace centrality a značné rozlohy těchto pozemků, zpravidla posledních

²² Anglický idiom *špatná strana kolejí* (*wrong side of the tracks*) je zavedenou metaforou, označující zanedbané části města, odvrácené od výstavní odjezdové haly, viz Nilsen, 2008 nebo Kellet, 2007.

takto centrálně umístěných brownfieldů, z nich dělá pozemky lukrativní pro rozvoj. Centrální poloha má podle současných výzkumů jednoznačný aglomerační – urbanizační potenciál, na rozdíl od nádraží mimo centra, jejichž úspěšný development je podmíněn splněním dlouhé řady podmínek (Adolphson a Fröidh, 2019 Bellet, 2014). Problémy s realizací developmentu se však v určitých situacích nevyhýbají ani centrálně umístěným pozemkům.²³

Rozvoj takto rozsáhlých a centrálně umístěných ploch vnáší novou dynamiku do prostorového uspořádání toho kterého města. Pro tato nádraží je typickým principem rozšíření různorodých funkcí stávajícího městského centra a jeho posílení – třeba i na úkor periferně umístěných sub-center či dalších ohnisek aktivit v rámci městského jádra.

▶▶▶ Klíčovou vlastností českých projektů je existence rozsáhlých transformačních ploch, které umožňují výstavbu nové čtvrti. Tyto plochy zakládají komplexnost nových projektů z hlediska množství požadavků, aktérů a atraktivity území, a kladou vysoké nároky na prostorová řešení s ohledem na urbanistické uspořádání nové čtvrti a dopravní stavby.

4. 4. Projekty transformací centrálních nádraží a přilehlých území

Od řady jiných *Měst na kolejích* se české příklady odlišují především rozsáhlými transformačními plochami v unikátní poloze bezprostředně v blízkosti městského jádra. Tyto klíčové vlastnosti jsou společné poměrně rozsáhlé skupině evropských projektů, z níž je možné čerpat inspiraci pro české projekty, a z níž budou vybrány případové studie k ověření teoretického rámce. Jedná se o uzly-místa v centrální poloze s rozsáhlými transformačními plochami: *Projekty transformací centrálních nádraží a přilehlých území*. V analogii k termínu TSAD, zavedenému Petersovou a Novým (2012c), se jedná o CTSADP – Central Train Station Area Development Projects.

Centrální poloha vychází z umístění prvních nádraží v tom kterém městě a je v přímé návaznosti na historické centrum města (většina evropských měst) nebo původní obchodní centrum města („downtown“, některá evropská a většina mimoevropských měst), stejně jako na intenzivní obytnou zástavbu širšího městského centra. Nádražní development toto stávající centrum rozšiřuje.

Existence rozsáhlých transformačních ploch umožňuje vznik nové čtvrti. Konkrétní rozloha může být od několika málo hektarů až po více než stohektarová území.

Centrálně umístěná nádraží s velkými transformačními plochami jsou v Bertoliniho modelu uzlu a místa (Bertolini, 1999) jedním z příkladů lokalit *pod tlakem*. Intenzita a různorodost jak dopravních toků, tak urbánních aktivit, je v těchto územích největší, silné potenciály uzlu i místa mají tendenci dojít naplnění, zároveň je zde největší riziko

²³ viz např. zpoždění developmentu centrálních částí Zaragozy nebo Berlína.

vzniku konfliktů mezi různými (protichůdnými) požadavky v rámci omezeného prostoru, což tvoří překážky dalšímu rozvoji.

Řada typických konfliktů mezi *uzlem* a *místem* se v tomto prostředí plně rozvine. Příkladem mohou být prostorové nároky dopravní infrastruktury, které jsou v rozporu s nároky na obytnost, prostupnost území nebo pocit bezpečí nové čtvrti. Konflikt zájmů lze ale číst i v enormním tlaku na další intenzivní rozvoj území, které je sice výjimečně skvěle dopravně dostupné, ovšem jehož stávající kapacity dopravní a technické infrastruktury ale třeba také občanské a volnočasové vybavenosti jsou už dávno vyčerpané.

Původní historické nádražní budovy byly v řadě případů modernizovány, rekonstruovány a byly do nich doplněny některé služby pro cestující, jde tedy o případy, které Petersová a Novy nazývají renesancí nádraží (2012c, s. 17). Zejména větší nádraží byla často radikálně přestavována. V uplynulých desetiletích se tak dělo mj. pro potřeby zavedení VRT, zkapacitnění železnice a posílení uzlu městské veřejné dopravy, například výstavbou městského železničního tunelu. Radikální přestavby z hlubší minulosti vedly častěji k situaci, kdy se původní historická budova do dnešních dob nedochovala. Mnohokrát přestavované terminály byly v poválečném období nahrazeny novými, dnes vesměs opět neoblíbenými budovami, které jsou od sklonku 20. století opět přestavovány nebo nahrazovány novými nádražími, přívětivějšími k cestujícím i návštěvníkům, s provozními vazbami uzpůsobenými potřebám 21. století.

Výjimkou není snaha o větší komerční využití, a tedy intenzivnější zástavbu těchto výjimečných centrálních lokalit. Očekávání vysokých výnosů umožňuje intenzivní výstavbu i ve značně stísněných podmínkách městských terminálů a jejich nejbližšího okolí. Vznikají potom objekty integrující dopravní uzel s dalšími funkcemi, a to v různých prostorových konfiguracích – výstavbou nad podzemním ale i nadzemním nádražím a/nebo nad přilehlým kolejištěm a/nebo na pozemcích těsně lemujících kolejiště či nádraží.

Okolní pozemky o rozsahu několika málo hektarů až po ty největší, více než stohektarové, jsou místem výstavby nových městských čtvrtí. Ty se musí vyrovnat s nároky na multifunkčnost a různorodost, ale také s požadavky na ochranu stávajících (historických, sociálních, environmentálních) hodnot a se zátěží v podobě intenzivní dopravní infrastruktury.

Berlin Hauptbahnhof – Quartier Europacity/Heidestraße / realizace

Birmingham Curzon Street Station / plán

Brno hlavní nádraží, varianta pod Petrovem / plán (nereal.)

Budapest Nyugati (Západní nádraží) / plán

Delft / plán/realizace

Den Haag Centraal a Central Innovation District (CID) / plán/realizace

Lille Euralille / realizace

Linz Hauptbahnhof / realizace

Liège-Guillemins / realizace

Lleida / realizace / nereal.
Lodz Fabryczna / plán/realizace
London Euston Station / plán
London Liverpool Street Broadgate / realizace
London King's Cross / realizace
Neu Ulm 21 / realizace
Paris Rive Gauche – Gare d'Austerlitz / realizace
Paris Clichy-Batignolles / realizace
Paris Gare Montparnasse
Paris Gare de Lyon / realizace / plán
Praha Holešovice Bubny-Zátory / plán
Praha Masarykovo nádraží / plán/realizace
Praha Smíchov / plán/realizace
Rotterdam Centraal / realizace
's-Hertogenbosch / realizace
Saarbrücken 21 / realizace
San José Diridon / plán
Sevilla Santa Justa / realizace
Stockholm Central Station / realizace/plán
Stuttgart 21 / plán/realizace
Utrecht Centraal / realizace
Valladolid / nereal.
Wien Franz-Josefs-Bahnhof / realizace/plán
Wien Hauptbahnhof / realizace
Zaragoza Delicias a Mile Digital / plán/realizace
Zürich Hauptbahnhof a Europaallee / realizace

4. 4. 1. Výběr z anotací k projektům

Berlin Hauptbahnhof - Quartier Europacity/ Heidestraße / realizace

Nová budova berlínského hlavního nádraží se nachází na někdejší přestupním uzlu mezi dálkovými spoji, vypravovanými z novorenesančního Lehrter Bahnhof, a průběžnými spoji městské S-Bahn. Zatímco Lehrter Bahnhof bylo poničeno za druhé světové války a v padesátých letech bylo postupně zbouráno, historická stanice S-Bahn byla zbourána až roku 2000 v souvislosti s výstavbou nového nádraží. Koncepce nového nádraží sjednoceného Berlína zahrnuje několik tunelových tubusů pro dálkovou a regionální železniční dopravu, metro a automobilovou dopravu, nad hlavní halou se rozpíná administrativní budova o rozloze 42.000 m², dopravní funkci doplňuje 15.000 m² obchodů a restaurací. Budova byla dokončena roku 2006, okolní ladem ležící plochy jsou rozvíjeny pod názvem Europacity/Heidestraße podle masterplanu, schváleného roku 2009. Na 40ha území, rozkládajícím se bezprostředně v okolí nádraží a severně podél Humboldtova přístavu, v současnosti vyrůstá nová čtvrť pro 16.500 lidí (*Quartier Heidestraße*, nedatováno; Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, nedatováno).

Birmingham Curzon Street Station / plán

Roku 2021 započala stavba nového birminghamského terminálu na VRT „HS2“ spojující Londýn s Birminghamem. Nádraží podle návrhu WSP a Grimshaw Architects si klade za cíl být během provozu uhlíkově neutrální, a zlepšit přístup k různým druhům dopravy, např. k sousednímu nádraží Moor Street, k rozšířené síti tramvají nebo novému cykloparkovišti. Do návrhu novostavby je včleněna původní vstupní hala nádraží Curzon Street z 19. století. Na výstavbu nádraží je navázán projekt regenerace 141ha území, kolébky místního průmyslu. V rámci několika okolních čtvrtí (zejména Eastside a Digbeth) má vzniknout 4.000 bytů a 36.000 pracovních míst. S otevřením nového nádraží HS2 počítají v roce 2026, dokončení celého plánu regenerace je odhadováno na více než 30 let (*Birmingham Curzon Street*, nedatováno; Birmingham City Council, nedatováno).

Brno, varianta pod Petrovem / plán (nereal.)

Století trávající debaty o poloze brněnského hlavního nádraží oscillovaly mezi dvěma základními scénáři: přesunem hlavního nádraží do polohy někdejšího rosického (nebo také nákladního) nádraží (varianta, která je v současné době schválena, potvrzena soutěžní na nové hlavní nádraží a dále projekčně připravována), a varianta jeho ponechání v prostoru hradebního korza, resp. jeho rozšíření do prostoru tzv. pod Petrovem. Navzdory proběhlé změně územního plánu dle první varianty a nedokončené studii proveditelnosti byla tato druhá varianta v letech 2015–2016 prověřena mezinárodní soutěží nazvanou Budoucnost centra brna. Její zadání počítalo s oddělením nákladní dopravy v jiné trase a přivedením VRT od Prahy soustavou tunelů pod městským centrem. Většina území tzv. Jižního centra by byla k dispozici pro postupný rozvoj nových městských čtvrtí podle vítězného návrhu kanceláře Unit architekti. O dva roky později bylo nicméně rozhodnuto o zahájení příprav k realizaci nového nádraží v odsunutě poloze (Berg a Pol, 1998; CCEA MOBA, 2016).

Budapest Nyugati (Západní nádraží) / plán

Roku 2022 byla vypsána mezinárodní architektonická soutěž na obnovu nádraží Nyugati (Západního nádraží) a jeho okolí. Předmětem soutěže bylo 44hektarové území na západních okraji centra Budapešti. Cílem bylo zvětšení kapacity, nové uspořádání železničního provozu včetně přípravy na budoucí dunajský tunel, nové zastřešení pozemích nástupišť, revitalizace historické Eifelovy nádražní budovy, bezbariérové zapojení nádraží do okolní městské struktury, lineární park na opuštěných drážních pozemcích a nové veřejné prostory mezi nově navrženými budovami. V soutěži zvítězilo studio Grimshaw, souběžně se soutěží byla rekonstruována historická odjezdová hala a zastřešení nástupišť (Budapest Fejlesztési Központ, nedatováno).

Delft / plán/realizace

Nový železniční tunel nahradil původní viadukt, který dělil město na dvě části. Nad tunelem postupně v letech 2002–2017 podle návrhu kanceláře Mecanoo vznikla výpravní budova, ve které zároveň sídlí městská radnice, nově vyřešené podle návrhu kanceláře Benthem Crouwel byly také okolní prostory s autobusovým nádražím, tramvajovými zastávkami a cykloparkovištěm. Na okolních 24ha pozemcích „spoorzone – nieuw Delft“, nacházejících se na jižním okraji historického centra Delftu, má do roku 2025 vzniknout čtvrť s 1.200 byty, kanceláři a městským parkem (Nieuw Delft, nedatováno; Benthem Crouwel Architects, 2020a).

Den Haag Centraal a Central Innovation District (CID) / plán/realizace

Den Haag měl historicky dvě hlavní nádraží - Den Haag Staatspoor a Hollands Spoor. Po přestavbě železničního uzlu v 70. letech 20. století se nádraží Staatspoor stalo, díky své poloze v samotném obchodním centru města, nádražím centrálním - Centraal, nicméně vlaky dálkové a mezinárodní stále staví pouze na nádraží Hollands Spoor. Nádraží Den Haag Centraal, významný uzel místní dopravy, prošlo po roce 2011 celkovou revitalizací včetně konstrukce nové odjezdové haly. Postupnou proměnou má projít v nejbližších dvaceti letech také území mezi nádražími Den Haag Centraal, Hollands Spoor a Laan van NOI: to je označováno jako Den Haag Central Innovation District (CID) - ekonomické srdce města i celého regionu. Podle předpokladů zde ke stávajícím 45.000 obyvatelům přibude dalších 35.000; k současným 80.000 lidí, kteří zde mají práci, přibudou další tisíce pracujících v bezmála 900.000 m² kancelářských a obchodních ploch. Rámcový plán pro CID zastřešuje několik konkrétních plánů intenzifikace jednotlivých čtvrtí (Den Haag, nedatováno; Walsh, 2019).

Lille Euralille / realizace

Euralille jakožto významná obchodní čtvrť byla od 80. let 20. století koncipována v úzkém propojení s rozhodnutím o trasování severní větve francouzské vysokorychlostí železnice a umístěním přestupního uzlu mezi Brusel, Paříží a Londýnem právě v Lille. 120ha území bývalých kasáren na východním okraji historického centra města zahrnuje kromě původního nádraží Lille Flanders také terminál TGV Lille Europe a na 800.000 m² různých funkcí, od rozsáhlého obchodního centra, administrativních věží a bydlení až po kongresové centrum. Intenzivní přípravy ekonomické i urbánní reorganizace započaly roku 1988, zpracováním masterplanu byl pověřen Rem Koolhaas (OMA), mezi autory jednotlivých staveb se objevila řada dobových stavebních architektů (Jean Nouvel, Christian de Portzamparc nebo Claude Vasconi). Euralille je považován za v mnoha směrech výjimečný projekt - od ekonomicko-politického kontextu přes dynamiku osobností klíčových aktérů až po inovativní proces vzniku nové čtvrti (Bertolini a Spit, 1998; Loukaitou-Sideris a kol., 2017, Espace Croisé, 1996).

Linz Hauptbahnhof / realizace

Původní historické nádraží na jižním okraji centra Linze bylo v minulosti několikrát přestavováno, naposledy z kapacitních důvodů v letech 2002-2004. V jeho okolí vyrostlo v následujících letech v rámci tzv. Bahnhofsviertel (nádražní čtvrti) několik významných budov - sídlo zemské vlády, hudební divadlo, výškové kancelářské budovy nebo městský park. V rámci koncepce nové čtvrti doznalo velkých změn dopravní řešení celého okolí (APA-OTS, 2004).

Liège-Guillemins / realizace

Nádraží Guillemins ve 200tisícovém Lutychu je jedním z nejvýznamnějších belgických nádraží a jedním ze čtyř belgických nádraží, obsluhujících vysokorychlostní síť. Nádraží, nacházející se jižně od městského centra bylo v minulosti několikrát přestavěno - původní dřevěnou stavbu nahradilo v druhé třetině 19. století monumentální nádraží v historickém stylu, následovala v 50. letech 20. století výstavba modernistické budovy, kterou v roce 2009 nahradilo nádraží rozšířené pro provoz VRT a ikonická budova od Santiaga Calatravy. V několikahektarovém území přednádraží vyrůstá postupně nová obchodní čtvrť (Liège-Guillemins railway station, 2023).

Lleida Pirineus / realizace / nereal.

Španělské město Lleida, svého času dočasná konečná stanice španělské VRT spojující Madrid s Barcelovou, přistoupilo roku 2003 právě z důvodů zvýšení kapacity, provozu vysokorychlostních vlaků a integrace autobusové dopravy k velkorysé přestavbě svého historického hlavního nádraží. Urbánní rozvoj na okolních 14 ha pozemků se do současnosti nepodařilo realizovat (Bellet, 2014).

London Euston Station / plán

Nádraží Euston, jehož současná podoba je výsledkem kompletní přestavby ze 60. let 20. století, bylo vybráno jako terminál druhé britské vysokorychlostní trati HS2, spojující Londýn s Birminghamem a městy na severu Anglie. Přestavba, která si vyžádá značné demolice včetně odjezdové haly, je připravována od oroku 2009. Konsorcium projektantů (mezi nimi Arup a Grimshaw) zde navrhuje velkorysou světlou průchozí halu a development 24 ha okolních pozemků pro kanceláře, obchody, bydlení, zahrnujícího i dostupné jednotky a vybavenost včetně škol. Na místě byly zahájeny přípravné stavební práce včetně rozsáhlého archeologického průzkumu, stavba však byla na jaře roku 2023 pozastavena a celý návrh je znovu revidován s ohledem na náklady, předpokládané dokončení je odsouváno až po roce 2035 (*London Euston*, 2023; Grimshaw, nedatováno).

London Liverpool Street Broadgate

13ha pozemky na východním okraji londýnského City byly v 80. letech 20. století developovány pro intenzivní kancelářskou výstavbu. Na místě někdejšího nádraží Broad Street a nad kolejištěm sousedícího stále funkčního nádraží Liverpool Street vzniklo pod obchodním názvem Broadgate 360.000 m² kanceláří. Jednalo se o svého času největší development v Londýně. Původní schéma byla několikrát přestavováno, v letech 2008 vyrostl na pozemcích nad kolejemi nový mrakodrap Broadgate Tower, v roce 2015 byla rekonstruována hlavní veřejná prostranství (Broadgate Circle a okolí) (*Broadgate*, 2023).

London King's Cross / realizace

Nádraží St Pancras bylo v roce 1993 vybráno jako terminál nové vysokorychlostní trati CTRL, spojující Londýn s Paříží a Brusel. Vzápětí po dokončení přestavby, která zahrnovala také značné zkapacitnění uzlu veřejné dopravy, bylo developováno 27 ha přilehlých pozemků. Od roku 2007 zde vzniká čtvrť s více než 700.000 m² kancelářských ploch a 2.000 bytovými jednotkami, v území se nachází vysoká umělecká škola Central Saint Martins College a řada kulturních institucí (viz případová studie, Kapitola 6)

Paris Rive Gauche – Gare d'Austerlitz / realizace

Nádraží Paris-Austerlitz (slavkovské nádraží) je původní monumentální budova velké nádraží z 19. století, která byla během století 20. několikrát přestavována – kvůli novým nadzemním i podzemním tratím; mezi lety 1939–1990 byly odtud vypravovány dálkové a posléze i TGV spoje do jihozápadní Francie, od té doby význam nádraží pro dálkovou dopravu poklesl. Paris Rive Gauche je 130ha území navazující na slavkovské nádraží jihovýchodním směrem a pokračující podél levého břehu Seiny až k bulváru Périphérique; jde o největší přestavbovou operaci od dob Haussmannizace. Výstavba započala v 90. letech 20. století výstavbou Národní knihovny François Mitterranda a pokračovala výstavbou univerzitního okrsku smíšenou čtvrtí s bydlení, kanceláři, obchody a vybaveností. Část developmentu (26 ha) je realizována na překryvu kolejí. Po dokončení, které je

předpokládáno po roce 2028, by v území mělo žít 20.000 obyvatel a pracovat 60.000 pracujících, součástí konceptu je 10 ha parků (*Paris Rive Gauche*, nedatováno; *Paris-Austerlitz*, 2023).

Paris Clichy-Batignolles / realizace

Nová čtvrť – Clichy-Batignolles „eco-district“ – vzniká postupně od roku 2002 na 54ha území někdejšího technického zázemí nádraží Saint-Lazare, na severozápadě je ohraničeno silničním okruhem – bulvárem Périphérique. Území smíšené obytné výstavby, koncipované kolem 10ha parku Martina Luther Kinga, je u severozápadního okraje uzavřeno dominantou budovy soudního dvora od Renza Piana (dokončeno 2017). Po dokončení je počítáno se 7.500 novými obyvateli a 12.700 pracovními místy (Paris & Métropole aménagement, nedatováno).

Paris Gare de Lyon / realizace / plán

Jedná se o třetí nejvytíženější nádraží v Paříži a nejvýznamnější pařížský uzel pro dálkové a vysokorychlostní vlaky. Původní historická budova – uzel byla postupně přestavována v 70. a 90. letech (nová podzemní nástupiště). Na úzkých pozemcích podél jižní fasády nádraží v ulici Rue de Bercy vznikla během realitního boomu 80. let intenzivní kancelářská výstavba s nepřívětivým parterem. Právě pro tuto část nádraží je plánována přestavba (plánované dokončení 2024). Součástí plánu je výstavba nového obchodního centra, zvětšení kapacity cestujících na bezmála 190 mil/rok a úprava Rue de Bercy výhradně pro pěší, cyklisty a provoz veřejnou dopravou (*Paris-Fare-de-Lyon*, 2023).

's-Hertogenbosch / realizace

V 90. letech 20. století se v holandském 's-Hertogenbosch setkaly dvě iniciativy: potřeba rozšířit stávající nádraží pro potřeby sílící dopravy, a potenciál transformace upadající 200ha průmyslové čtvrti na západní straně nádraží. Společnou iniciativou Holndských železnic, městské správy, developera a dvou investorů došlo nakonec k výstavbě nového nádraží, které širokou lávkou spojilo západní transformační čtvrť s přednádražním náměstím a městským centrem, a masterplan pro novou čtvrť Paleiskwartier. V ní postupně vyrostl regionální soudní dvůr a množství kancelářských a bytových objektů; vznik této čtvrti je v Holandsku považován za úspěšný příklad transformace nádraží (Peek a Louw, 2008, s. 125-143).

San Jose Diridon / plán

Stávající nádraží Diridon na západním okraji centra kalifornského San Jose má v budoucnu výrazně zvětšit svojí kapacitu v souvislosti s rozšířením Bay Area Rapid Transit (BART, metro pro oblast SF zálivu), plánovaným koridorem vysokorychlostní trati San Francisco – San Jose a elektrifikací lokálky Caltrain. Nové nádraží má být přestupním uzlem regionálních i městských autobusů (DASH service) a těžit z blízkosti mezinárodního letiště Mineta. Přestavba uzlu je zároveň příležitostí k prosazení většího podílu pěší a cyklo dopravy v příhodných geografických a urbánních podmínkách. Koncept rozvoje nádraží včetně přilehlých pozemků, na nichž jsou v současnosti parkoviště, zpracovala nizozemská kancelář Benthem Crouwel v roce 2019. Architekti navrhuji v první fázi vyzvednout koleje nad terén a uvolnit parter pro veřejné funkce a obchody, a zajistit klíčová propojení pro pěší a cyklo dopravu (Loukaitou Sideris a kol., 2017).

Stockholm Central Station / realizace/plán

Hlavní stockholmské nádraží je významným uzlem dálkové, příměstské městské dopravy (metro), je konečnou letištního spoje Arlanda Express. Tvoří ho srostlice severního hlavového a západního průběžného nádraží. První radikální přestavba hlavního stockholmského nádraží se datuje do 80. let 20. století, kdy byla východní část kolejiště překryta komplexem kanceláří WTC a autobusovým terminálem. Od roku 1986 bylo v přípravě nikdy nerealizované přestropení zbývající části kolejiště kongresovým centrem s hotelem a smíšenou zástavbou kanceláří, bydlení a obchodů. Potřeba restrukturalizovat celý uzel a navazující zástavbu vedla k vypsaní soutěže, v níž v roce 2022 zvítězili kanceláře Foster + Partners a Marge Arkitekter s návrhem integrovaného přestupního uzlu pro různé druhy dopravy při zvýšení kapacity hlavního nádraží. Na překrytí kolejiště navrhuje novou urbánní čtvrť se smíšenými funkcemi a novými veřejnými prostory (Bertolini a Spit, 1998; Stouhi, 2022).

Stuttgart 21 / realizace

Od roku 1994 byl připravován projekt přestavby železničního uzlu Stuttgart, který zahrnoval zaústění nového rychlého spojení mezi Mannheimem a Ulmem do nového průjezdného hlavního nádraží s podzemní tratí orientovanou o 90° oproti původnímu hlavovému nádraží. Urbanistické řešení uvolněných pozemků i konkrétní řešení nádraží získalo podobu v letech 1996–1997, část pozemků po bývalém nákladovém nádraží (čtvrť Europaviertel, asi 16 ha) byla postupně zastavována už od roku 1990 nezávisle na přestavbě nádraží a její výstavba pokračuje i po roce 2021. Přestavba samotného nádraží byla zahájena roku 2010 demolicí severního křídla stávající nádraží budovy, a byla doprovázena masivními celospolečenskými protesty. Situaci odblokoval proces veřejných mediací, sestávající z devíti intenzivních workshopů vedených zkušenou a respektovanou veřejnou figurou (Heinrich Geißler). Přes politické zemětřesení a pokračující, leč slábnoucí protesty byla přestavba nádraží obnovena, s jeho zprovozněním se po mnoha odkladech počítá k roku 2025 (Novy a Peters, 2012; Stuttgart Stadtplanungsamt..., 1997).

Utrecht Centraal / realizace

Utrecht byl díky své poloze dlouho druhým a po přestavbě odkonce nejvytíženějším nádražím v Nizozemí, odbaví 207.000 cestujících denně. Výrazná přestavba nádraží a jeho okolí byla zvažována už od počátku 70. let 20. století, kdy byl postaven obchodně administrativní komplex Hoog Catharijne, znesnadňující propojení mezi nádražím a městským centrem. Se snahou o nápravu slavila úspěch až iniciativa CU 2030 z roku 2006, ve které se zástupci města, železnice, majitelů obchodního centra a správců veletržního areálu, nacházejícího se na druhé straně nádraží, shodli na koncepci, která podpoří lepší přestupní vztahy mezi jednotlivými dopravními módy, zlepší propojení napříč územím a celkově zajistí bezpečnější a obyvatelnější prostředí. Mezi lety 2011–2016 bylo revitalizováno nádraží a od roku 2018 je realizována řada dalších projektů: nové mosty přes kolejiště, náměstí a obnovený kanál namísto městské dálnice nebo nové budovy, doplňující stávající využití (Bertolini a Spit, 1998; Gemeente Utrecht, nedatováno; *Station Utrecht Centraal*, nedatováno).

Valladolid (ES) / nereal.

Třísettisícové španělské město Valladolid vytvořilo velkorysý záměr přestavby místního železničního uzlu: zakopáním nových VRT pod zem a přesunutím technického zázemí nádraží na nový železniční obchvat mělo v centru města

vzniknout bezmála 100ha území pro nejrozsáhlejší urbánní regeneraci v historii města: podle plánu zde mělo být postaveno 3.000 bytů a 150.000 m² kancelářských ploch včetně několika výškových budov a nad novou podzemní stanicí mělo vyrůst rozsáhlé obchodní centrum (50.000 m²). Další development měl následovat také v okolních čtvrtí. Z monumentálních plánů nakonec sešlo (Bellet, 2014).

Wien Hauptbahnhof / realizace

Nové vídeňské hlavní nádraží bylo budováno v letech 2009–2014 na místě někdejších dvou hlavových nádraží se společnou výpravní budovou Südbahnhof. K transformaci byly vyžity pozemky původního kolejiště včetně rozsáhlého nákladového nádraží Frachtenbahnhof Süd, celkem 109 ha. Kromě centrálního průjezdného nádraží zde na bezmála 55 ha ploch vznikla nová smíšená zástavba – obchodní čtvrť Quartier Belvedere v bezprostřední návaznosti na hlavní nádraží, a obytná čtvrť Sonnwendviertel v blízkosti nového parku Helmut-Zilk-Park. Celkově zde mezi lety 2010–2023 vzniklo 500.000 m² kancelářských a obchodních ploch, včetně 20.000 m² obchodního centra na hlavním nádraží (BahnhofCity) a bydlení pro cca 15.000 lidí (viz případová studie, Kapitola 7).

Wien Franz-Josefs-Bahnhof / realizace / plán

Franz-Josefs-Bahnhof bylo jedním z prvních nádraží, umístěných uvnitř někdejších městských hradeb. Před přesměrováním na nádraží Wien Mitte (a posléze na Wien Hauptbahnhof) sloužilo jako koncové nádraží pro dálkové spoje z České republiky, v současnosti je obsluhováno lokální, především víkendovou dopravou. Jeho dnešní podoba je novostavbou, realizovanou po demolici původního historického nádraží v 70. letech 20. století. Nádraží, jež bylo překryto betonovou deskou, bylo uvedeno do provozu roku 1978, komplex budov nad nádražím byl nicméně realizován v průběhu následujících patnácti let. Stal se sídlem spolkových úřadů, univerzitního centra a některých fakult Universität Wien a Wirtschaftsuniversität; po jejich částečném vystěhování v letech 2014–2017 je zvažovaná celková přestavba celého 24ha území „Althandgrund“ tak, aby zmizely bariéry, které dnešní mnohaúrovňový komplex s řadou slepých fasád ve městě vytváří (*Wien Franz-Josefs-Bahnhof*, nedatováno; Stadt Wien 7, nedatováno).

Zaragoza Delicias a Mile Digital / plán/realizace

Zaragoza byla jedním ze španělských měst, které zavedlo VRT přímo do městského centra a vytvořilo zde zcela nových uzel veřejné dopravy. Nádraží Zaragoza Delicias bylo uvedeno do provozu roku 2003 a kromě provozu vysokorychlostních vlaků AVE obsahuje také autobusový terminál. Nachází se na západním okraji městského centra, 2 km západně od původního hlavního nádraží Zaragoza Portillo. V rámci přestavby byly na Portillo přesměrovány regionální a příměstské vlaky, technické zázemí železnice bylo přesunuto za město a pro nákladní a průběžnou dopravu byl postaven obchvat. V centrální oblasti města, mezi nádražími Portillo a Delicias tak vzniklo transformační území o rozloze 114 ha. Revitalizace, pod názvem „digital mile“ plánovaná širokou sítí expertů od roku 2005, má za cíl scelení čtvrtí na západě města včetně někdejších pozemků EXPO 2008, zlepšení vztahu k řece a rozvoj znalostní ekonomiky, kvalitní architektury a nejmodernějších komunikačních technologií. Z velkorysého záměru se do roku 2022 podařilo realizovat jen jeho malou část (Bellet, 2014; Ureña a kol., 2012; Frenchman a Rojas, 2006).

Zürich Hauptbahnhof a Europaallee / realizace

Hlavní curyšské nádraží bylo od 60. let až dosud postupně přestavováno; došlo k výstavbě podzemního nákupního centra pod hlavní výpravní budovou, zprovoznění nového podzemního průjezdného nádraží Löwenstraße nebo nových platform pro linky S-Bahn. Paralelně s přestavbou uzlu se rodily také různé iniciativy (pod názvy HB-Südwest, Stadtraum HB, Eurogate), usilující o nové využití části rozsáhlého kolejiště ať už jeho přestavbou nebo překrytím konstrukcí. V současnosti dokončená čtvrt' Europaallee se nachází na jihozápad od výpravní budovy za řekou Sihl na někdejším kolejišti pošty byla připravovaná od roku 2004, samotná výstavba potom probíhala mezi lety 2009 a 2020. Kompaktní území o rozloze 7,8 ha sestává z osmi bloků, které obsahují převážně kanceláře a obchodní plochy, v menší míře bydlení včetně hotelů a vybavenost. Přes kolejiště byla zbudována lávka, a v souvislosti s výstavbou průjezdné části nádraží bylo renovováno jihozápadní křídlo, které umožnilo přístup k vlakům také ze strany Europaallee (Wolff, 2012; *Masterplan RailCity Zürich*, nedatováno).

4. 5. Výběr případových studií

Z uvedených projektů byly vybrány dva pro ověření teoretického rámce případové studie, a v druhém plánu také pro inspiraci pro české projekty. Vybrány byly případy **London King's Cross** a **Wien Hauptbahnhof** a to na základě dalších dopřesňujících kritérií:

Kritérium strategického rámování

Byly vybrány projekty, jejichž protagonisté s nimi spojují vysoké ambice. Tyto projekty jsou pro svá města významnými strategickými záměry, prošlapávají cestu dalším projektům, formulují hodnoty a vytváří standard, kterému se další města chtějí přiblížit.

Kritérium aktuálnosti

Vybrané projekty spadají do poslední generace projektů, připravovaných v devadesátých a nultých letech a dokončovaných po roce 2020. Proces jejich přípravy a realizace je téměř u konce a existuje kritická masa zkušeností a také akademických, publicistických i uživatelských reflexí. Přesto jde o určitý kompromis: tyto projekty jsou ideově zakotvené v dávno neexistujícím světě; novějším projektům, založeným na aktuálnějších vizích urbánní budoucnosti ale chybí dostatečný odstup k vyhodnocení jejich reálných dopadů.

Kritérium různorodosti místního kontextu

V průběhu rešerší se čím dál více ukazovalo, že *kontext je vším* (Chen a Hickman, 2020, s. 337). Podstatné bylo ukázat kontext v jeho různorodosti. Na jedné straně Londýn jako globální velkoměsto s naprosto odlišnou kulturou plánování, rychlostí a způsobem investování nebo tradicí užívání veřejných prostranství. Na straně druhé Vídeň jako středoevropská metropole, se kterou sdílíme více než tři sta let společné historie a kulturu včetně té plánovací a administrativní. Rozdíly mezi projekty lze najít i ve způsobu vypořádání se s historií místa, organizaci procesu nebo zkušenostech s velkými projekty.

Kritérium místa - nádraží

Z výběru byly vyloučeny projekty, jejichž nádražní budovy jsou diametrálně odlišné od všech domácích projektů, tedy komplexní objekty integrující ve velkých objemech jak dopravní, tak nedopravní funkce. Naopak byly vybrány případy, kde byla stávající nádraží rekonstruována a přestavována (King's Cross) nebo postavena nádraží nová (Wien Hauptbahnhof), což jsou situace, které odpovídají českým případům.

Kritérium dostupnosti zdrojů

Oba vybrané zahraniční příklady jsou zároveň vděčným předmětem zkoumání, proces jejich vzniku je zaznamenávám a reflektován jak samotnými aktéry, tak mnohá odborníky. Každý autor klade důraz právě na to, co na základě své profese či institucionální příslušnosti považuje za podstatné, každý záznam je založený na unikátním souboru hodnot.

4. 5. 1. Nezohledňovaná kritéria

Některé další vlastnosti projektů při výběru případových studií naopak zohledněny nebyly:

Velikost či kategorie města

Velké evropské metropole jsou v situaci, ve které se střetávají globální ekonomické síly s lokální poptávkou po transformaci. U všech zkoumaných měst dochází k naplnění podmínek vzniku velkých projektů transformací nádraží a přilehlých ploch. Zvolené projekty se nacházejí ve velkých evropských městech, která už sama o sobě hrají důležitou roli v regionálních vztazích.

Typ železničního spojení

Přestože zavádění vysokorychlostních tratí bývá jedním z hlavních důvodů transformace nádraží a okolních ploch, není zdaleka jediným. Společný všem projektům z ústřední kategorie včetně dvou referenčních je rostoucí význam kolejové dopravy, který je těmito projekty zhmotňován.

4. 6. Spektrum Měst na kolejích – k nové typologii

Po vyčlenění skupiny projektů, jež se vyznačují centrální polohou a rozsáhlými pozemky pro výstavbu nové čtvrti, zůstává množství projektů *Měst na kolejích*, které se od této charakteristiky odlišují. Nemají rozsáhlé pozemky, nenachází se v centru velkých měst, nebo pro ně neplatí ani jedno.

1/ Projekty transformací centrálních nádraží a přilehlých území = Uzly-místa v centrální poloze s rozsáhlými transformačními plochami

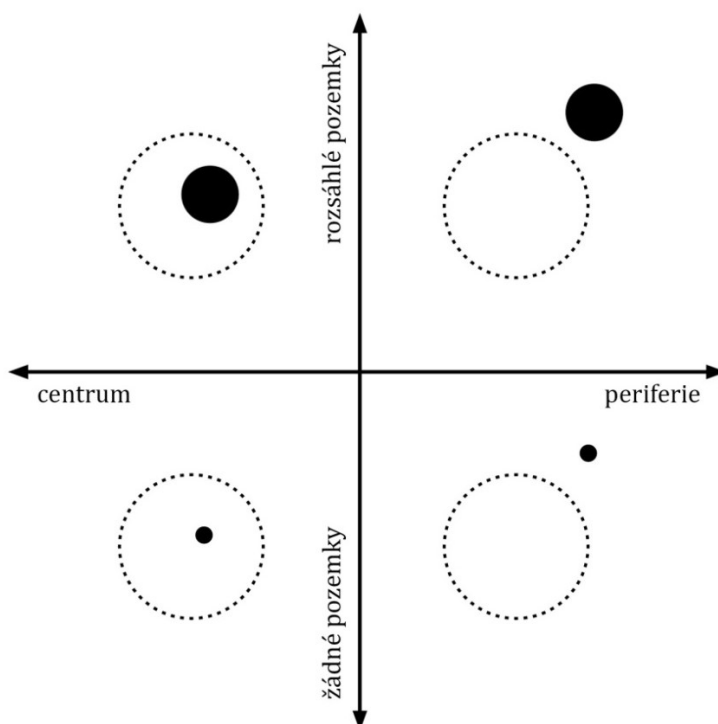
2/ Uzly-místa v centrální poloze bez rozsáhlých transformačních ploch

3/ Uzly-místa mimo centrální polohu s rozsáhlými transformačními plochami

4/ Uzly-místa mimo centrální polohu bez rozsáhlých transformačních ploch

Přestože lze popsat určité typické situace polohy a rozsahu developmentu jednotlivých *uzlů-míst*, velká různorodost projektů a unikátnost jejich geografických a prostorových daností svádí spíše než k vytvoření pevných kategorií ke vnímání obou klíčových vlastností ve škále: **polohy** od městských center po terminály ve volné krajině; **rozsah pozemků pro development** od staveb nezbytných pro fungování dopravního uzlu až po rozsáhlé nové čtvrti. Další kategorie jsou tak především negativem k ústřednímu, hlavnímu typu projektů.

Následující přehled projektů v jednotlivých kategoriích doplňují anotace, zařazené do přílohy č. 10. 2. Typologie Měst na kolejích.



Obr. 5: Města na kolejích - k nové typologii

4. 6. 1. Uzly-místa v centrální poloze bez rozsáhlých transformačních ploch

Centrální umístění těchto nádraží i jejich geneze je shodná s předchozí kategorií, tato nádraží však historicky nedisponovala přilehlými pozemky pro rozvoj souvisejících funkcí, servisní zázemí daného nádraží nebo nákladové nádraží bylo zpravidla umístěno v jiné části města. K uvolnění menších pozemků přesto mohlo v minulosti dojít, např. racionalizací dopravy a zrušením odstavných kolejí.



Do této kategorie spadají jak nádraží modernizovaná, v nichž byly např. doplněny bezbariérové přestupy a služby pro cestující a návštěvníky (Dresden), tak nádraží přestavovaná, typicky z důvodu transformace dopravního uzlu, např. kvůli zavedení VRT nebo rozšíření kapacity nádraží (Antwerpen, Londn Bridge, Madrid Atocha), nebo také z důvodu nedostatečného komfortu, špatné orientace a bariérových řešení (Paris Châtelet – Les Halles).

Do této kategorie lze zařadit i ty případy, kdy spolu s nádražím vznikly i nové stavby, ale nedá se hovořit o nové čtvrti; jedná se spíše o objekt, příp. menší soubor staveb (Wien Mitte, Breda), případně nádraží, kde ve stísněných podmínkách vznikají těsně sousedící ale de facto nesouvisející projekty (London Bridge, London Waterloo). Některé z příkladů tak od předchozí kategorie odlišuje (jen) absence dalších transformačních území, která by dovoľovala vznik celé nové čtvrti.

Amsterdam Centraal / realizace

Antwerpen Centraal / realizace

Basel Hauptbahnhof / realizace/plán

Beijing Fengtai Railway Station, China / realizace

Birmingham New Street / realizace

Breda / realizace

Budapest Kelleti / plán

Dresden Hauptbahnhof / realizace

Frankfurt 21 / plán (nereal.)

Lleida / plán

London Bridge Station / realizace/plán

London Paddington / realizace/plán

London Waterloo / realizace

Madrid Atocha / realizace

Melbourne, Victoria (AU) Southern Cross Station / realizace

München Hauptbahnhof / plán

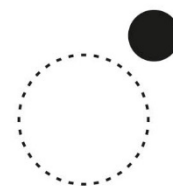
Paris Châtelet – Les Halles / realizace

Paris Gare de l'Est / realizace

Wien Mitte – Landstraße / realizace

4. 6. 2. Uzly-místa mimo centrální polohu s rozsáhlými transformačními plochami

Nádraží, která se nacházejí mimo perimetr historického centra se zpravidla etablovala jako uzly-místa v pozdějším období než nádraží v centrální poloze. Rozsáhlé pozemky, na nichž v posledních desetiletích vznikají nové čtvrti, byly původně servisním zázemím železnice, odsunutým mimo tehdejší souvisle zastavěné území, nebo železnicí obsluhovanými průmyslovými areály; v některých případech ale i územími zastavěnými s malou intenzitou nebo vůbec.



Do této kategorie spadá poměrně široká škála projektů. Mohou to být nově koncipovaná, alternativní městská centra, tzv. CBD (Central Business District), případně další vnitroměstská subcentra, vzniklá např. intenzifikací výstavby kolem vybraných uzlů městské železnice (systém TOD); lze sem zařadit ale také železnicí obsluhované specifické areály uvnitř i vně města, např. někdejší areály EXPO, tzv. letištní města, Disneyland. Na rozdíl od předchozího typu vytvářejí tyto uzly-místa (sub)centra bez přímé návaznosti na městské a/nebo historické jádro města.

Amsterdam Zuidas / realizace/plán

Amsterdam Bijlmer ArenA / realizace

Barcelona Sant Andreu – Sagrera / realizace

Brno hlavní nádraží / plán

Burgos Rosa Manzano / realizace/plán

Hong Kong Sky City / plán

Kassel / realizace

Lisboa Oriente a Parque das Nações / realizace

Lyon Part Dieu / realizace

London Old Oak Common / plán

Massy Atlantis / realizace

Marne-la-Vallée – Chessy / realizace

Melbourne Mernda Station / realizace/plán

Rotterdam Alexander / realizace

Wien Nordbahnhof / realizace

Zürich Neu Oerlikon / realizace

4. 6. 3. Uzly-místa mimo centrální polohu bez rozsáhlých transformačních ploch

Do této kategorie uzlů-míst mimo centra bez rozsáhlých ploch vhodných pro development spadají dva typické případy.

Prvním jsou terminály VRT, nacházející se mimo intenzivní zástavbu v rámci aglomerace a/nebo v blízkosti letiště. Periferní lokality usnadňují distribuci veřejné dopravy bez nutnosti využívat dopravně přetížené centrální uzly. Umístěním mimo zastavěná území se navíc vyhýbají různým prostorovým či majetkovým kolizím. Neobydlenost okolního území např. umožňuje dát prioritu dostupnosti automobilovou dopravou včetně zřízení velkého množství parkovacích míst; pro určitý segment cestujících je toto klíčovou kvalitou, kterou ale není možné u centrálně umístěných nádraží z řady důvodů uspokojivě realizovat (Berg a Pol, 1998). Typický pro takováto nádraží je takový development, který je nezbytný pro fungování dopravního uzlu: nové nádraží s veškerou dopravní infrastrukturou včetně funkčních přestupních vztahů a zajištění komfortu cestujících.



Druhým příkladem jsou menší nádraží ve velkých městech, zpravidla lokálně přestavovaná z důvodů zkapacitnění uzlu či zlepšení přestupních vazeb.

Ashford / realizace

Birmingham International / plán

Kassel HST Bahnhof / realizace

Kent, Ebbsfleet International a Dartford development / realizace/plán

Lyon Gare de Saint-Exupery / realizace

Praha Kačerov / realizace

Praha Východ – Nehvizdy / plán

Praha Zahradní město / realizace

Reggio Emilia Mediopadana / realizace

Roudnice nad Labem / plán

Zürich Stadelhofen / realizace

5. Teoretický rámec případové studie

5. 1. Předávání znalostí a případové studie

Zpracování a šíření případových studií je jen jednou z cest, jak přenášet zkušenosti a znalosti. Případové studie jsou součástí rostoucí oblasti výzkumu, zabývající se vytvářením znalostí, jejich využíváním a přenosem mezi výzkumem a praxí nebo mezi praxí v různých kontextech.²⁴ Zejména oblast urbánního výzkumu pracuje s přenosem znalostí a zkušeností už od 80. let 20. století, kdy řada západoevropských měst čelila podobným ekonomickým a sociálním problémům a kdy zároveň nabírala na síle globalizace a integrace v rámci Evropy. Výzkumníci i zástupci veřejné správy začali hledat možnosti mezinárodní spolupráce při hledání řešení svých problémů. Do druhé poloviny 80. let spadá založení organizace Eurocities (*Eurocities*, nedatováno) nebo výzkumné sítě Euricur (KU Leuven, 2023), později se k vytváření městských sítí a šíření integrovaných politik, navázaných na evropské fondy, přidala také organizace Urbact (*Urbact*, nedatováno).²⁵ Kromě sdílení příkladů dobré praxe mezi městy navzájem se spolupráce projevovale také šířením metodik a politik, považovaných v čím dál větší míře za univerzálně platné.

Rozšiřování univerzálně platných *one size fits all* postupů se nicméně ukázalo jako ne zcela funkční. Současný trend jde směrem sdílení know-how, tedy vícesměrného toku informací spíše než jednosměrného transferu mezi *vlastníky znalosti* a těmi, kteří *dosud neví*. Součástí této proměny je také rozšíření spektra relevantních příkladů, z nichž je legitimní čerpat informace a ponaučení (Andersen a Atkinson, 2012).

Případové studie se svým výzkumem specifického jevu v jeho kontextu obzvláště dobře odpovídají na současnou poptávku po funkčních řešeních, založených na praktických zkušenostech. Zároveň vyhovují povaze výzkumu o městě, který svou multidisciplinarností propadává sítím konkrétních vědních disciplín. Čím více se akademický svět specializuje, tím těžší je pro něj vytvořit syntézu různých perspektiv a způsobů porozumění, a tím těžší je vytvořit vědeckou práci realitě se blížící obraz něčeho tak komplexního, jako je např. velký projekt *Města na kolejích*. Případové studie zůstávají jednou z mála metod, které s touto složitostí a prolínáním disciplín umí pracovat.

²⁴ Klíčovými slovy by zde bylo „translation of knowledge“ a „production and use of knowledge“ nebo „learning process“

²⁵ Organizaci Eurocities založili v roce 1986 starostové šesti evropských měst – Barcelony, Birminghamu, Frankfurtu nad Mohanem, Lyonu, Milana a Rotterdamu. Dnes propojuje více než 200 evropských měst, zprostředkovává politiky a fondy EU a propojuje je se zájmy municipalit. Euricur – Evropský institut komparativního urbánního výzkumu – založili v roce 1989 starostové Barcelony a Rotterdamu a Erasmova univerzita v Rotterdamu, aby podnítili mezinárodní urbánní výzkum a přiblížili ho potřebám měst. Pod hlavičkou Euricur byl publikována také komparativní výzkum o dopadech zavádění VRT na města (Berg a Pol, 1998). Urbact byl založen ve Francii roku 2002, a klade si za cíl posilovat kompetence měst při vytváření integrovaných udržitelných politik.

5. 2. Komplexní případové studie

Ve výzkumu měst obecně a velkých urbanistických projektů obzvláště jsou *case studies* hojně využívanou metodou (Ženka a Kofroň, 2012; Lang, 2005). Dle několika autorů (Bertolini a Spit, 1998; Peek a Louw, 2008) existují dva typické způsoby vymezení konceptuálního rámce u případových studií *Měst na kolejích*: studie jsou buď zaměřené na předmět – objekt (tzv. *content-based* přístup) a autoři se v nich věnují analýze nové části města a dopravního uzlu; anebo na proces jeho vzniku (tzv. *process management* přístup), tedy na aktéry, jejich vztahy a vzájemnou dynamiku. Rozlišují také, že první přístup je bližší perspektivě dopravního plánování, urbanismu a architektury, zatímco druhý je bližší profesní perspektivě územního plánování. Peek a Louw (2008, s. 127-135) identifikovali na základě duality *uzlu-místa* dokonce čtyři koherentní způsoby uvažování o velkých projektech *Měst na kolejích*, a to v závislosti na profesním zaměření výzkumníků, kteří mají na základě své odbornosti tendenci akcentovat různé aspekty projektu nebo procesu. Podle autorů vnímají představitelé těchto ideálních (a reálně málokdy přítomných) způsobů uvažování nádraží a jeho okolí jako (a) konektor (místo přestupu a propojení), (b) dopravní uzel (uzel v rámci dopravních sítí), (c) místo setkání (místo heterotopie, různorodosti, významuplné místo) a (d) městské centrum (lokality stimulující městskou ekonomiku).

Jak Bertolini a Spit, tak Peek a Louw argumentují jednoznačně ve prospěch nutnosti vědomého komplexního přístupu při výzkumu měst na kolejích; **k přístupu multidisciplinárnímu, který vnímá hlediska objektu i procesu v jejich kontextu.**

„Složitost přestavby nádraží a přilehlých území lze rozložit na jednotlivé komponenty. Úkol zahrnuje různé fáze vývoje, různé druhy umístění, různé aktéry a různé funkce. Při studiu této komplexnosti si lze vybrat jednu z těchto složek jako perspektivu pro analýzu. Často se používá přístup zaměřený na aktéry. Navzdory novým poznatkům, které lze takovou analýzou získat, jsou však výsledky poměrně jednostranné. Komplexnější analýza – ve které jsou hlavní komponenty ve vzájemném vztahu – se zdá být slibnějším způsobem, jak se vypořádat se složitostí, protože právě tyto vztahy jsou zodpovědné za vnitřní dynamiku (nebo nedostatek dynamiky) procesu přestavby. Protože na přestavbu nádraží a přilehlých území lze pohlížet jako na úkol s několika ústředními problémy, je třeba na ni nahlížet z několika perspektiv současně; a to vyžaduje holistický přístup.“ (Bertolini a Spit, 1998, s. 5).

Výtky vůči nedostatečně komplexnímu zpracování případových studií směřují přímo k potenciálu jejich praktické využitelnosti. V literatuře desátých let je kritizováno opakované a poněkud schematické reportování několika notoricky známých příkladů, svádějících *„(...) k napodobování osvědčených postupů, které se ukázalo být spíše překážkou než pobídkou ke zjišťování, co lze podniknout v kontextu zcela odlišném od toho, z něž pochází daný příklad.“* (Bertolini, Curtis a Renne, 2012, s. 40). Na příkladu projektu Euralille, ale i dalších, varují před vyvozováním zdánlivě univerzálně platných závěrů ze situací, které jsou velmi specifické svým kontextem a v podstatě neopakovatelné. Radí *„(...) zaměřit se, mnohem více než doposud, na pochopení toho, jak a proč ke změně dochází nebo nedochází. To vyžaduje znalosti nad rámec pouhého popisu*

úspěšného modelu nebo zkušenosti. Například, jak a proč bylo konkrétní město schopno inovovat a dosáhnout [svých cílů] a jak a proč to jiné nedokázalo? Jaké byly hnací síly a mechanismus (ne)uskutečnění změny? Co se z toho mohou ostatní naučit?" (Bertolini, Curtis a Renne, 2012, s. 48).

Komplexní pojetí případové studie popsal lakonicky Jon Lang (2005, s. xxiii):

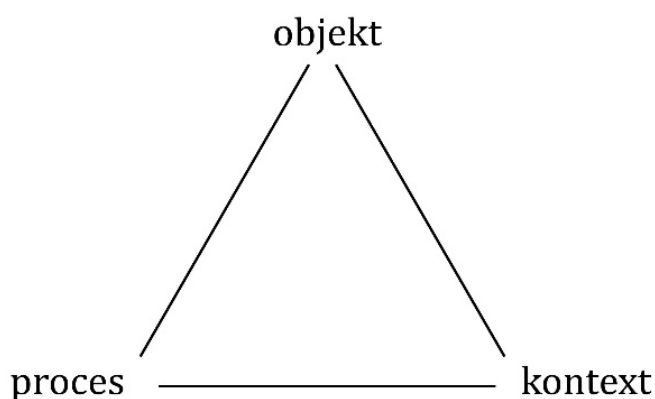
„Dobré případové studie představují ucelenou historii projektů od jejich počátku až po jejich ukončení. Rozlišují mezi relevantním a periferním, identifikují problémy, které jsou řešeny v kontextu, vývoj řešení a omezení která na něj působila, a strategie a nástroje používané k jeho dosažení. Mohou také identifikovat úspěchy a neúspěchy projektů.“

Bertolini, Curtisová a Renne uzavírají svůj text pasáží, která by mohla být mottem pro všechny projekty *Měst na kolejích*:

„Experimentální přístup – a tedy i odvaha riskovat – a ochota učit se z cizích i vlastních zkušeností se jeví jako zásadní.“ (Bertolini, Curtis a Renne, 2012, s. 48).

5. 3. Teoretický rámec případové studie dle Bertoliniho a Spita

Luca Bertolini a Tejo Spit uvedli svůj požadavek na holistický přístup k poznávání *Měst na kolejích* vzápětí do praxe. Ve své práci se pokusili překonat přístupy, orientované jednostranně buď na *objekt*, nebo na *proces*, a zanesli do ní požadavek na analýzu obou fenoménů *v kontextu*. Analytický rámec jejich případových studií tvoří tzv. *plánovací trojúhelník* (viz Obr. 4), sestávající z proměnných *kontextu*, *objektu*, a *procesu* (Bertolini a Spit, 1998, s. 4-5). Na tomto pomyslném půdoryse vystavěli jak úvodní, teoretickou část knihy, tak následující případové studie. Každá z částí knihy se nicméně liší v pojetí daných kategorií; základní teoretický rámec tohoto výzkumu byl odvozen z textů v úvodní, teoretické části knihy (Bertolini a Spit, 1998, s. 3-63 – Conceptual Framework).



Obr. 6. Plánovací trojúhelník dle Bertoliniho a Spita, zdroj: Bertolini a Spit, 1998.

A/ KONTEXT

A1/ systém a trendy v plánování

Charakteristika plánovacího systému

Plánovací rodiny, definované právním systémem a administrativním členěním; výsledkem je specifická kultura plánování

Střední úroveň veřejné správy

Vznik nadmístní a regionální úrovně správy; centralizace (sdružování místních správ do větších ad hoc celků) a decentralizace (delegování pravomocí z centrální úrovně na úrovně nižší)

Velký projekt v rámci systému plánování

Postavení velkého projektu vůči standartním plánovacím nástrojům a procedurám; vzájemný vliv velkého projektu a systému plánování

Míra regulací

Trend snižování či zvyšování míry regulací

Veřejné rozpočty

Trend snižování či zvyšování výdajů z veřejných rozpočtů, štíhlý vs. sociální stát

Akcentovaná část udržitelnosti

Preference ekonomické, sociální nebo environmentální udržitelnosti v rámci daného plánovacího systému a dobových trendů

Spolupráce veřejného a soukromého sektoru

Trend realizací PPP projektů

Investice do infrastruktury

Trend v celostátních investicích do železniční infrastruktury

A2/ Sociodemografické a ekonomické trendy

Společenské trendy ve vztahu k vzorcům mobility

Ekonomický rozvoj vedoucí k vyššímu množství automobilů a k suburbanizaci, trendy na trhu práce a další změny přispívající k vícesměrným, difuzním vzorcům mobility, které jdou ve prospěch automobilové spíše než železniční dopravy

Deindustrializace a trendy v logistice

Deindustrializace a nové trendy v logistice jako předpoklad uvolnění pozemků, dříve využívaných železniční dopravou; potřeba těchto pozemků pro novodobou městskou logistiku

Ekonomické trendy

Fáze ekonomického a realitního cyklu, relativní atraktivita investic do nemovitostí a poptávka po různých typech nemovitostí

A3/ Trendy v železniční dopravě

Data z dopravy

Počty cestujících, modal split

Vývojové trendy v osobní železniční dopravě

Celkový trend rozvoje osobní železniční dopravy, modal split

Rozvoj městské a příměstské železniční dopravy

Trend v rozvoji metropolitní železnice, železniční dopravy pro dojížd'ku

Rozvoj dálkové a vysokorychlostní dopravy

Trend v rozvoji vysokorychlostní železnice – budování nových či adaptace původních tratí, délka sítě, zkrácení cestovních časů

A4/ Aktéři – veřejná správa

Tvorba a prosazování politik

Veřejná správa a její schopnost regulovat či iniciovat, vytvářet a prosazovat politiky

Politické klima na úrovni města a státu

Jak jsou naklonění rozvoji – konsensus nad potřebou plánování

Zapojení veřejných institucí do transformací nádraží

Oproti podkapitole výše: diskurz vs. přímé zapojení

A5/ Aktéři – železniční společnosti

Transformace železničních společností

Institucionální nastavení železničních společností v daném státě, jejich priority a politiky stran rozvoje nemovitostí nebo systematických regenerací nádraží a jejich okolí

Zapojení železničních společností do transformací nádraží

Obecně míra zapojení železničních společností do velkých projektů transformací železničních brownfields

B/ PROCES

B1/ Proces plánování a výstavby

Celkový proces plánování

Délka plánování, jednotlivé fáze a milníky

Komplikace a překážky během procesu

Složitost přípravy a plánování, komplikace a překážky, které se během procesu vyskytly

Zavedení nových či úprava stávajících pravidel

Reakce systému na překážky a problémy nebo naopak na prověřená řešení formou zavedení nových nebo úpravy stávajících pravidel

B2/ Klíčové plánovací dokumenty

Relevantní plánovací dokumenty

Územní či zastavovací plán, dokumentace k plánovacímu povolení

Urbanistický návrh - masterplan

Základní charakteristika urbanistického návrhu tak, jak byla schválená v masterplanu

B3/ Aktéři – místní správa

Uvolnění veřejných investic

Investice na přípravu, realizaci, spolupráci, zvýšení vlastní plánovací kapacity

Priorita oproti konkurenčním lokalitám

Rozvojová (plánovací, investiční) priorita konkrétního transformačního území oproti jiným transformačním územím

Podpora výstavby u nádraží

Další nástroje podpory kromě výše uvedených; ale také zda vůbec a jaký má místní správa zájem na transformaci nádraží a jeho okolí

B4/ Aktéři - železniční společnosti

Různorodé zájmy železniční společnosti

dopravní (kvalita dopravní infrastruktury, dostatečná rezerva pro další rozvoj infrastruktury), realitní (zhodnocení pozemků), veřejný zájem (poskytování veřejné služby)

B5/ Aktéři – další informace

Zapojení individuálních aktérů a jejich interakce

Identifikace individuálních aktérů v rámci institucí a organizací; jak vnímají svoji roli a jak interagují s ostatními

Interakce/vztahy organizací mezi sebou

Interakce mezi organizacemi a institucemi; mechanismy a kultura spolupráce

Kultura zapojených institucí

Normy chování, tradice, sociální a kulturní aspekty; nakolik kultura v zapojené instituci umožnila iniciativní jednání aktérů či jejich sítí nebo inovaci

C/ OBJEKT

C1/ Uzel v dopravní síti

Stávající uzel

Stávající situace uzlu v datech: počty cestujících, dopravní módy, modal split, jízdní časy

Budoucnost intermodálního přestupního uzlu

Integrace různých dopravních módů, se kterými počítá daný záměr

Budoucnost automobilové dopravy

Dostupnost lokality automobilem a možnosti parkování, se kterými počítá daný záměr

Komfort cestujících

Doplňkové funkce a služby

C2/ Město

Město a jeho socio-ekonomický typ

Mezinárodní centra služeb a obchodu nebo transformující se tradiční průmyslová centra; jak se v daném městě projevuje globalizace, jaká je jeho specializace, jeho poloha v rámci regionu nebo zhodnocování domácích zdrojů

C3/ Místo

Rozloha území

Rozloha pozemků, řešených konkrétním záměrem – řešené a dotčené území

Poloha místa vůči městskému centru a okraji města

Poloha řešeného území vůči městskému jádru a okraji města

Vztah místa k systému specializovaných integrovaných socio-ekonomických uzlů aktivit

Vztah místa ke konkurenčním lokalitám, ať už ve městě nebo v jiných městech; srovnání některých základních parametrů s jinými lokalitami, např. identita, bezpečí, obytnost

C4/ Projekt – funkce/děje, hmota a prostor

Různorodost funkcí

zejména téma podílu bydlení a kanceláří, ale jaké další funkce (významné veřejné, celoměstské) se daří nalákat

Komplementarita funkcí

Navzájem se doplňující funkce uvnitř území stejně jako vůči konkurenčním lokalitám (centru, jiným čtvrtím)

Očekávané synergie s ostatními funkcemi v území

Navzájem se podporující funkce, zesilující svůj efekt; uvnitř území i vůči jiným územím, zejména okolním čtvrtím

Ekonomický plán

funkční program založený na studii proveditelnosti a průzkumech trhu, studie, které odpoví na otázku, jak dosáhnout kombinace výtěžných a nevýtěžných funkcí a jak mají být nevýtěžné financované

Kvalita urbanistického návrhu

Zhodnocení návrhu z hlediska integrace budov, veřejných prostor a infrastruktury

Kvalita veřejných prostranství

Vyhodnocení kvality veřejných prostranství z hlediska bezpečí a atraktivity

Přirozené propojení

Dobré přirozené propojení s městským nebo jiným centrem

Konflikty dopravy a obytnosti

Od fyzických bariér dopravní infrastruktury v území přes hluk a další emise z dopravy až po degradaci veřejných prostranství dopravou

5. 4. Shrnutí obsahové analýzy komplexních případových studií

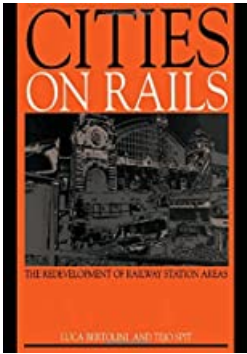
Teoretický rámec Bertoliniho a Spita byl výchozím bodem pro obsahovou analýzu tří komplexních případových studií:

- Stockholm City West (Bertolini a Spit, 1998)
- Euralille (Espace Croisé, 1996)
- King's Cross (Bishop a Williams, 2016)

První byla součástí knihy *Cities on rails*. Zde se ukázala poměrně volná práce s nastaveným teoretickým rámcem: konkrétní zpracování případové studie přineslo zajímavé odchylky od základního rámce a rozšířilo jeho témata. Další dvě studie, jež byly podrobeny obsahové analýze, jsou samostatnými knihami, které ani nedeklarovaly příslušnost k teoretickému rámci, definovanému Bertolinim a Spitem; jedna z nich jeho formulování časově předcházela. U nich byly tedy odchylky nejen očekávané, ale také žádoucí: významně rozšířily spektrum témat, která autoři a autorky považují ve výzkumu *Měst na kolejích* za relevantní. Následující text přináší stručné shrnutí vyhodnocení obsahových analýz jednotlivých případových studií.

Kvantitativní část obsahové analýzy je shrnuta v tabulce (Tab. 2) v příloze (10. 3.). Ukazuje základní teoretický rámec Bertoliniho a Spita rozšířený o témata, která vyplynula z obsahové analýzy případových studií. Ukázka textového zpracování kvalitativní obsahové analýzy pro případovou studii Stockholm City West je součástí Přílohy 10. 4.

5. 4. 1. Stockholm City West



BERTOLINI, Luca a Tejo SPIT. Stockholm City West. In: *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*. New York: E & FN Spon, 1998. ISBN 04-192-2760-1

Kniha je kolekcí sedmi případových studií *měst na kolejích* s jednotným teoretickým rámcem, založeným na teorii uzlu a místa. Text jedné z případových studií popisuje kontext a okolnosti přípravy projektu Stockholm City West, projektu, který je od konce 70. let postupně realizován až dodnes. V době vydání publikace pracovali její autoři jako výzkumníci a přednášející na oddělení aplikované geografie a plánování univerzity v Utrechtu.

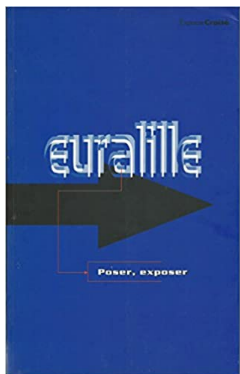
Struktura kapitoly

1. Národní plánovací systém
2. Kontext: transformace nádraží a jejich okolí ve Švédsku
3. Stockholmské centrální nádraží jako uzel a místo
 - a. Uzel
 - b. Místo
 - c. Proces
4. Rozvoj pozemků Stockholm City West
 - a. Reorganizace a investiční programy Švédských železnic
5. Stockholm City West: vyhodnocení

Témata kontextu jsou celkově pokryta v dostatečné šíři s výjimkou reálií vázaných na město. Téma rozvoje železniční dopravy nebo parametry uzlu nejsou popsány v takovém detailu, který předesílá teoretická část, ale míra podobnosti se jeví dostačující; Transformace SJ (Švédských železnic) a jejich aktivity jsou ústředním tématem, kterému jsou autoři ochotni věnovat extra prostor nad rámec koherentní struktury případové studie; a to přesto, že zásluha municipalit na transformacích nádraží ve spolupráci s SJ se jeví dle popisu neméně významná. Ani ústřední téma pěší (ne)prostupnost území a nemožnosti dobře integrovat novou zástavbu a její okolí není prezentovaná ve srovnatelné míře jako SJ. Nedostatek údajů k tématu prostupnosti může souviset s tím, že fyzická podoba nově vznikajícího města stojí mimo zájem této případové studie, o čemž svědčí mj. to, že není prezentován masterplan.

Navíc, oproti základnímu teoretickému rámci, věnuje případová studie velkou pozornost prvotním fázím nezdařených projektů, formování iniciativy a souběhu příhodných okolností, které realizaci nakonec umožnily. Flexibilní možnosti etapizace ukázaly na potenciál přizpůsobení se ekonomické situaci a měnícím se potřebám i u takto náročného megaprojektu v takto dlouhém časovém horizontu. Autoři v textu také ukazují ukotvení projektu v nadmístních strategických dokumentech nebo mírně rozšiřují spektrum představených aktérů.

5. 4. 2. Euralille



ESPACE CROISÉ, ed. *Euralille: The Making of a New City Center*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser, 1996, s. 12-37. ISBN 3-7643-5359-7

Kniha popisuje okolnosti vzniku nové čtvrti při nádraží v Lille. Zaměřuje se především na architekturu. Úvodní kapitola s podtitulem *Strategie, Metody, Návrh*, shrnuje celý postup přípravy a proces návrhu nové čtvrti a jednotlivých staveb. Kniha vyšla jako katalog k výstavě *Euralille, Poser, exposer*, která se konala v Espace Croisé 30. 9. 1995 – 4. 1. 1996. Espace Croisé je centrum současného umění ve francouzském městě Roubaix (sousedství Lille), produkuje výstavy a účastní se výzkumných iniciativ.

Struktura knihy

Strukturováno do tří hlavních oddílů: *The Urban Plan, The Projects a Open Forum*. První dva oddíly jsou vystavěny jako kombinace souborných textů a rozhovorů s tvůrci, poslední je souborem textů.

191 stran (úvodní kapitola 12-37)

Ilustrace a barevné fotografie

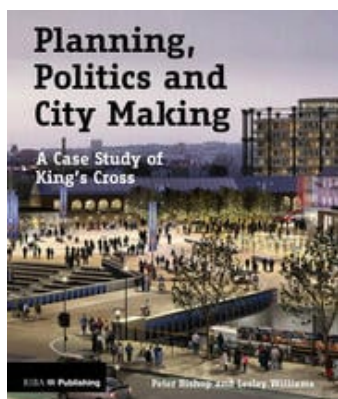
1. The Urban Plan → jeden souborný text a čtyři rozhovory
2. The Projects → dělený na podkapitoly podle jednotlivých projektů, sestávající z esejů a rozhovorů
 - a. Lille Grand Palais
 - b. Lille Europe Station
 - c. Lille Europe Tower
 - d. Crédit Lyonnais Tower
 - e. The Hotel Tower
 - f. The Stations Triangle
 - g. The Le Corbusier Viaduct
 - h. The City Park
 - i. The Public Spaces
 - j. The Outskirts
3. Open Forum - volná struktura, soubor esejů, kritická pojednání

Publikace se deklaratorně zaměřuje na architektonický design, což odpovídá také hlavní orientaci vydavatelské instituce a okruhu autorů, které ke spolupráci oslovila. Zejména úvodní část knihy (souborný text a rozhovory s hlavními hybateli projektu) dává přehled o celkovém procesu a kontextu vzniku projektu v detailu, srovnatelném s jinými komplexními případovými studii. Popisuje kontext proměny francouzského plánování, které stálo u zrodu vlny velkých městských projektů.

Nad rámec základního teoretického rámce se ve velké podrobnosti věnuje organizačnímu rámci projektu a dynamice hlavních aktérů, velký význam přikládá jednotlivým osobnostem, jejich reputaci, kontaktům a rozhodnutím tváří tvář

představeným výzvám. Větší část knihy je věnovaná vývoji vzniku konkrétních forem – budov, veřejných prostranství, infrastrukturních staveb.

5. 4. 3. King's Cross



BISHOP, Peter a Lesley WILLIAMS. *Planning, Politics and City Making: A Case Study of King's Cross*. London: RIBA Publishing, 2016. ISBN 978-1-85946-635-3

Knihy je komplexním záznamem plánovacího procesu, vedoucího ke vzniku londýnské čtvrti King's Cross. Čerpá z rozhovorů s aktéry i z přímého zapojení jednoho z autorů – Petera Bishopa – do přípravy projektu v roli hlavního plánovače městské části Camden.

225 stran

Ilustrace, barevné fotografie, schémata a tabulky

Struktura knihy

1. Úvod
2. Proces plánování a rozvoje
3. Kontext historie a rozvoje
4. Ustavení rámce vyjednávání
5. Masterplan
6. Uprostřed
7. Konzultace v rámci komunity
8. Rozhodnutí
9. Výstavba King's Cross Central
10. Závěry
11. Přílohy

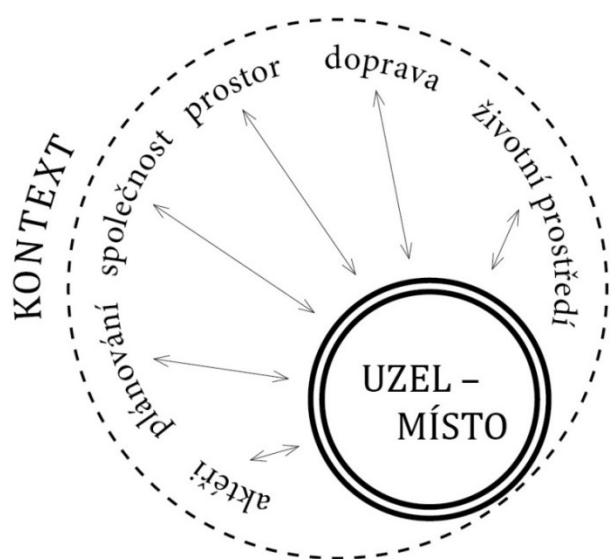
Dle autorů je právě proces plánování, vyjednávání, veřejných konzultací a rozhodování tím know-how, které by chtěli vytáhnout na světlo. S tím souvisí velmi komplexní popis aktérů, od zapojení konkrétních institucí a popisu jejich specifické kultury až po individuální přínos jednotlivců. Design nové čtvrti je podle jejich vlastních slov dobře zdokumentovaný v jiných studiích; přestože je těžiště této práce ve zmapování procesu, fyzické parametry nové čtvrti jsou v nutné míře také popsány. Spíše stranou zůstává kontext, plánování a příprava železniční infrastruktury – ta je podrobně popsána pouze rozsahu, ve kterém se bezprostředně týká rozvoje nové čtvrti.

Témata, se kterými přišla tato případová studie navíc oproti základnímu rámci, jsou pozemkové přesuny a majetkové vypořádání při realizaci developmentu, charakteristika sousední čtvrti z hlediska motivací a aspirací, které místní správa spojuje s rozvojem území, nebo individuální přínosy jedinců v rámci institucí a organizací. Autoři si všímají také nového developmentu, který výstavba nové čtvrti podnítila v okolí King's Cross.

5. 5. Návrh teoretického rámce – syntéza procesu

Z obsahové analýzy textů případových studií jasně vysvítala provázanost napříč tématy a měřítky. Například kapitolu *kontext* lze vnímat jako poodstoupení od témat, která následují v dalších kapitolách: kontextem procesu je systém plánování a obecné charakteristiky aktérů, kontextem objektu-místa jsou socio-prostorové trendy, kontextem objektu-uzlu jsou trendy v železniční dopravě. Zároveň i následující kapitoly *procesu* a *objektu* obsahují témata, která jsou vysoce kontextuální, např. relevantní plánovací dokumenty v rámci *procesu* nebo socio-ekonomický typ města jako charakteristika *objektu*. Dobře je to patrné u tématu *Aktéři*, u kterého je v rámci *kontextu* zkoumáno např. to, jak se určitý typ aktéra obvykle zapojuje do příprav transformace nádraží nebo jaké institucionální nastavení a politiky jsou pro něj typické. Může jít i o konkrétní situaci, např. jak se samospráva daného města v minulosti zapojovala do projektů transformací nádraží. *Aktér* v rámci *procesu* je naopak zkoumán jako činitel v rámci dané iniciativy: jak je zapojen do konkrétního projektu, jak uplatňuje své zájmy nebo v jakém vztahu je k ostatním aktérům téhož procesu.

V rámci konstrukce soudržného a čtenářsky přívětivého textu není žádoucí jednotlivé kategorie-výskyty témat od sebe striktně oddělovat. Jednotlivé kategorie jsou tak částečně propustné, čemuž byla přizpůsobena i konstrukce finálního teoretického rámce. Stírání hranice mezi objektem, procesem, jakým objekt vzniká a kontextem jeho vzniku, je definičním znakem metody případové studie. V tomto smyslu je podstatné připomenout, čím je teoretický rámec – ať už základní, dle Bertoliniho a Spita, nebo syntéza dalších poznatků, která bude představena dále v této kapitole: Nejedná se totiž o přesnou osnovu reportu případové studie. Jde o informační koš, který ohraničuje a vymezuje témata, jimiž se případová studie zabývá a dává je do vzájemných vztahů. Zatímco teoretický rámec Bertoliniho a Spita pracoval s trojúhelníkem *kontextu*, *objektu* a *procesu*, pro výslednou syntézu teoretického rámce zavádím schéma, které lépe ukáže vztahy úrovní (obecné a konkrétní) a prolnutí kategorií.



Obr. 7: Návrh teoretického rámce – vizualizace

Následující text je shrnutím analytické části procesu návrhu teoretického rámce a syntézou, jež vyústila v návrh teoretického rámce.

Legenda:

▷▷▷ Výstupy z analytické části: jak bylo téma uchopeno zkoumanými případovými studii a vyhodnocení jejich relevance, tedy nakolik přispívají k poznání povahy konkrétního *Města na kolejích*; doporučení jejich využití v návrhu teoretického rámce

▶▶▶ Syntéza: návrh teoretického rámce

5. 5. 1. Kontext

1/ Systém a kultura plánování

▷▷▷ Zejména případová studie Stockholm City West byla v popisu systému národního plánování velmi důsledná. Autoři v ní ve velké podrobnosti popisovali značně obecné celostátní fenomény, které byly navíc v době publikace knihy v pohybu směrem k různým hybridním formám plánovacích a administrativních kultur. V souvislostech textu, který adresoval plánovač-profesionál dovnitř profese, tato míra podrobností dává smysl, pro účely případových studií tak, jak jsou definované tímto výzkumem, se jeví jako vhodnější popis, soustředící se na plánovací praxi konkrétního města: administrativní členění a k němu vázané plánovací a povolovací pravomoci a kompetence, základní dokumenty a postupy; tak, jak učinili autoři případových studií z Lille a Londýna.

▶▶▶ Zaměření na plánovací praxi konkrétního města a na období, které se vztahuje k formování iniciativy a plánovací přípravě projektu.

▶▶▶ Hierarchie institucí a plánovacích dokumentů: administrativní členění a na něj navázané plánovací a povolovací kompetence; proměna systému (např. delegace pravomocí na nižší úroveň nebo naopak jejich centralizace)

▶▶▶ Obsah strategických plánů a závazné plánovací dokumentace, povolovací proces; typické či specifické plánovací nástroje

2/ Společensko-politicko-ekonomický kontext

▷▷▷ Zvolené texty z větší části opomíjí socio-demografické trendy, ekonomické cykly a posuny ve společenských hodnotách, odrážející se v politických rozhodnutích a politikách, specifické jak pro danou zemi či region, tak pro období příprav projektu. Výjimkou jsou příklady, které jdou proti očekáváním, načrtlým v obecném modelu transformace těchto čtvrtí – např. některé silné veřejné instituce ve Švédsku či Francii, jdoucí proti očekáváním erodujícího státu a kolapsu veřejných služeb.

▷▷▷ Z kumulativní znalosti mnoha studií je přitom vliv těchto širokých celospolečenských témat poměrně dobře vysledovatelný. Nejtěsnější vazba existuje zřejmě mezi ekonomickými cykly a otázkou, zda vůbec, v jakém obchodním modelu či složení funkcí budou velké projekty realizovány. Otázky obecnější, např. míra suburbanizace, se naopak nezdají být pro výsledek projektu zásadní samy o sobě, ale spíše v zrcadle společenských diskurzů, tedy zda se stane hnacím motorem urbánních politik a záměrů.

▷▷▷ Základním politického klimatu na úrovni města je stav občanské společnosti, její citlivost na korektnost demokratických procesů a ochota, ale i kapacita formulovat lokální zájem a ten potom hájit proti zájmům nadmístním, často globálním. Tento aspekt se ukázal klíčovým pouze u případové studie z Londýna; nabízí se zde vysvětlení generačním posunem, ale také silou a organizovaností lokálních komunit.

▷▷▷ Většina zkoumaných studií se nevěnuje ani městu jako socioekonomické jednotce. Výjimkou je Lille, které je velmi charakteristické svojí specializací a vztahy k regionu: jako post-industriální město, které se transformuje na ambiciózní centrum hi-tech a služeb.

▷▷▷ Socio-ekonomická charakteristika města může pomoci identifikovat druh iniciativy, který je odpovědí na specifické podmínky města či regionu. Města, která transformují svou ekonomiku (např. Lille), přistupují k realizaci *města na kolejích* jinak, než etablovaná centra specializovaných služeb a obchodu (např. Londýn). Ve chvíli, kdy rozšiřujeme pohled na *Města na kolejích* i mimo tradičně zkoumaný západoevropský kulturní okruh, narůstá různorodost socio-ekonomických realit jednotlivých měst, tedy množství specifických podmínek, a tedy i specifických odpovědí.

▶▶▶ Zaměřit se na společensko-politicko-ekonomický kontext daného města; významné metropole tvoří svůj vlastní kontext, v mnohém odlišný od státního.

▶▶▶ Nuancovat celospolečenský kontext vzhledem k různým fázím projektu s ohledem na délku příprav a množství změn, ke kterým během té doby nevyhnutelně dojde.

▶▶▶ Demografický vývoj, geopolitická situace, územní rozvoj a rozvojové trendy v souvislosti s celospolečenskými hodnotami a politickou reprezentací – a jejich posun v čase, základní ekonomické ukazatele a trendy

▶▶▶ Prostor pro výrazná specifika konkrétního města – kvalita života, městem podporované bydlení, ekonomické výkyvy a jejich společenské dopady, výjimečné události s dopadem na městský rozvoj (EXPO, Olympijské hry) nebo síla lokálních komunit

▶▶▶ Napříč tématy: aktéři veřejné správy, instituce, jejich kultura a organizační kapacita, vymahatelnost práva nebo schopnost vytvářet a do praxe prosazovat politiky.

3/ Proměna železniční dopravy a jejích institucí

▷▷▷ V často obsáhlých popisech institucionálních transformací, kterými prochází všude v Evropě železniční společnost, vysvítá několik relevantních témat: vztah

železničních společností k vlastnímu nemovitému majetku, resp. ochota s ním aktivně hospodařit a nástroje, které k tomu mají, ochota spojit vizi rozvoje rychlé železniční dopravy s jejím urbanizačním potenciálem, a míra spolupráce s municipalitami. Díky těmto tématům je osvětlen jak předpoklad zapojení železničních společností do developmentu zbytných pozemků, tak vznik iniciativ revitalizací nádraží jako takových (např. silná role švédských železnic v systémové revitalizaci nádraží, a naopak slabé vědomí urbanizačního potenciálu francouzských železnic na příkladu Lille výrazně formovalo oba tyto projekty). Aktivní železniční společnosti jsou předpokladem vzniku integrovaných dopravně-urbanistických iniciativ.

▷▷▷ Trendy v rozvoji železniční dopravy jsou v celosvětovém měřítku hlavní hybnou silou realizace *Měst na kolejích*. V obecnosti kategorie *kontextu* se však případové studie věnují vesměs jen rozvoji vysokorychlostní železnice v tom kterém státě; jedná se o informaci, která usazuje do kontextu ambice stran transformace konkrétního uzlu a jako taková má svůj význam.

▶▶▶ Proměna organizačního nastavení železničních společností vedla zpravidla k formování specifické strategie v nakládání s majetkem v podobě nemovitostí, k úvahám o konkurenceschopnosti železniční dopravy a k akcím v podobě konkrétních investic.

▶▶▶ Současné trendy v železniční dopravě toho kterého státu jsou potom výsledkem dlouholeté tradice a nové pozice a strategií železničních společností.

4/ Celoměstské velké projekty (na železnici)

▷▷▷ Na tématu celoměstských velkých projektů (na železnici) se ukazuje dynamika jednotlivých aktérů v prostředí celkového politického klimatu na úrovni města a státu. V rámci zkoumaných případových studií byla tematizována schopnost veřejné správy využít příležitosti, které zpravidla realizace infrastrukturní stavby přináší k vytvoření partnerství a formulování strategie rozvoje daného území. Významným se jeví poukázat na specifický přístup konkrétních aktérů, je-li takový přítomen (typicky např. ve Francii tradičně silné nástroje municipalit pro koordinaci velkých projektů).

▶▶▶ Předchozí zkušenosti s velkými projekty: kultura spolupráce a celková dynamika tahounů regenerací a dalších zapojených aktérů, zejména železničních společností a veřejného sektoru (municipalit); spolupráce se soukromým sektorem.

▶▶▶ Existence politik a nástrojů či programů podpory výstavby u nádraží.

5/ Kontext uzlu a místa

▷▷▷ Zkoumané studie se vesměs věnují situaci bezprostředně předcházející představované iniciativě, tedy skutečností, které vyvolaly potřebu transformace území, už o poznání méně hlubší historii místa, jeho historické genezi jako železničního uzlu a posléze transformačního území. Typický proces vzniku železničního brownfieldu v centrální poloze města je popsán v Kap. 3 a je významnou vlastností *projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území*.

▷▷▷ Vztah k městskému centru, které je u tohoto typu projektu bezprostředním sousedem transformačních území, je zpravidla otázkou v měřítku konkrétního architektonicko-urbanistického řešení (viz Objekt – propojení uzlu a místa). Charakteristika sousedních čtvrtí se u některých případových studií ukázala být klíčovým tématem. Socio-ekonomická a kulturní charakteristika - extrémní sociální polarizace - v případě londýnského King's Cross nastavila očekávání městské části stran přínosu projektu pro místní komunitu. Urbanismus a typologie zástavby v okolí má také zásadní vliv na očekávání stávajících obyvatel nebo schopnosti provázat, propojit novou část města s těmi původními (také tematizováno v případě King's Cross).

▶▶▶ Historie formování uzlu a místa: postupný růst železniční a jiné infrastruktury a růst okolních čtvrtí. Sociální prostředí okolních čtvrtí a prostorový kontext – celky, struktury, významné funkce

5. 5. 2. Proces

1/ Proces plánování a výstavby

▷▷▷ Všechny zkoumané studie popisují délku plánování a jeho spletnost, v detailu se zabývají různými komplikacemi a překážkami na cestě. Především popis procesu na King's Cross, ale také ve Stockholmu, se věnuje iniciativám, které se už dříve vztahovaly k danému místu, a z různých důvodů se nepodařilo je realizovat. Cílem těchto popisů bylo především identifikovat problémy, které vedly k selhání předchozího projektu a ukázat, jakým způsobem se s těmito problémy vyrovnali aktéři iniciativy aktuální, implicitně lze však skrze toto téma ukázat také budování zkušenosti napříč různými obdobími a také schopnost institucionálního učení.

▷▷▷ Všechny případové studie kladly velký důraz na vysvětlení fáze zformování iniciativy a organizačního rámce projektu, což vypovídá o významu této rané fáze pro další směřování projektu. Případová studie King's Cross, která byla primárně zaměřena na plánovací proces, se důkladně zabývala procesem vzniku masterplanu a dramatickým procesem povolování. Informace o etapizaci výstavby ukázaly, jakým způsobem se aktéři jednotlivých projektů vypořádali s dlouhým obdobím realizace projektu, poznamenaným různými ekonomickými a společenskými výkyvy. Na tuto fázi se zaměřuje zejména studie ze Stockholmu, který ušel cestu od maximalistických vizí po důraz na proveditelnost. Podstatnou součástí studií je také popis komunikace mezi jednotlivými skupinami aktérů, typicky komunikace institucí vůči veřejnosti, ale také např. města vůči potenciálním investorům.

▶▶▶ Všechny fáze plánování, od předchozích iniciativ, rámcových dohod a tvorby partnerství přes jednání aktérů nad parametry návrhu, prostorově-funkční koncepce a rozpracování dalších fází návrhu až po vyjednávání nad podmínkami zástavby se stavebníky, povolování a etapizací výstavby. Poctivé referování o všech fázích přípravy a realizace dává do perspektivy veřejný obraz přípravy projektu, která nezačíná a nekončí zpracováním masterplanu.

2/ Nástroje a dokumenty

▷▷▷ Zkoumané studie mezi plánovacími nástroji a dokumenty zmiňují strategické dokumenty, které u takto prominentních projektů jsou často těmi, které výrazně usměrňují jejich charakter. Bylo tomu tak v Londýně, kde mělo území King's Cross vymezené postavení území příležitostí k umístění celoměstských funkcí a realizaci vizi Londýna jako globálního města; a bylo tomu tak i v Lille, kde strategie ekonomické transformace celého regionu pomohla vůbec projekt prosadit a v průběhu navíc neutralizovat možné animozity mezi sousedícími municipalitami.

▷▷▷ V případě Lille byl přínosný popis konkrétních metod: inovativní přípravy projektu v počátečních fázích nebo proces strategického rámování celého projektu před samotným zahájením návrhové fáze. Upozorňují na inspirace metodami organizace projektu ze světa obchodních společností, což nebylo do té doby v oblasti územního plánování a developmentu obvyklé. Otázka inovace či zavedení nových pravidel či regulací se objevuje i v dalších studiích.

▶▶▶ Téma plánovacích dokumentů a nástrojů konkretizuje informace z kapitoly *kontext* o systému plánování. Popisuje nástroje, které město při přípravě projektu využilo, informuje o tom, které parametry projektu jimi byly regulovány či předepsány a mapuje inovace a novinky nástrojů a opatření, se kterými přišli aktéři projektů.

▶▶▶ Průřezové téma, které jde napříč kapitolami kontextu (celoměstské strategické dokumenty a nástroje, kterými město disponuje při plánování velkého projektu) i procesu (konkrétní dokumenty s dopadem na charakter území nebo upravující regulaci území, např. masterplan)

3/ Aktéři

▷▷▷ V rámci případových studií byly identifikovány skupiny aktérů, které sehrály v přípravě či realizaci projektu zásadní roli. Nad rámec obecné charakteristiky aktérů z řad veřejných institucí a železničních společností, v měřítku konkrétního projektu jsou popsány také vstupy vlastníků pozemků, soukromých investorů a developerů, veřejnosti a dalších institucí a organizací dle konkrétní situace.

▷▷▷ Případové studie popisují interní charakteristiku zapojených organizací a zapojení individuálních aktérů a sítí aktérů; v některých případech se zabývají také individuálními osobnostmi tam, kde je možné identifikovat jejich konkrétní vliv, např. souhra několika silných a vlivných osobností v rámci projektu Lille. Poněkud implicitní otázku, kterou tento popis vyvolává, je jaké institucionální nastavení podporuje či kultura jednotlivých institucí podporuje spolupráci; jaká v rámci institucí schopnost inovací; jaké institucionální nastavení umožní do určité míry autonomní, či lépe, iniciativní jednání jednotlivých aktérů či jejich sítí.

▷▷▷ Zkoumané studie identifikují velmi různorodé a často protichůdné zájmy, které existují i uvnitř jednotlivých skupin aktérů. Typicky uvnitř železniční společnosti zájmy obchodně-dopravní, obchodně-reálné nebo zájem na poskytování veřejné služby. Aktéři obyvatelé mají různé zájmy podle toho, zda v území bydlí, nebo zatím nebydlí a bydlit

by chtěli. Autoři studií se zároveň věnují způsobům, jak jednotliví aktéři své zájmy vyjadřují (např. omezené možnosti městských správ prosadit své priority vůči celostátním hráčům).

▷▷▷ Jednotlivé případové studie se v první řadě věnují ekonomickým vztahům mezi jednotlivými aktéry, které zakládají partnerství, závislost jedněch na druhých či konkurenci. Dále se věnují kvalitě vztahů a charakteru interakcí, včetně toho, v jakém kontextu jsou utvářeny (transformace institucí, ekonomické cykly, politická podpora apod.). Ve svých popisech si všímají nejen organizovanosti institucí (kde to lze očekávat, často je to jejich smyslem), ale také organizací aktérů na nižších úrovních (např. sdružení místních podnikatelů – obchodní komory) či přímo jednotlivců (spolky občanů a občanských sdružení) či tvorbě partnerství mezi jednotlivými organizacemi se společnými zájmy.

▶▶▶ Průřezové téma, které prochází všemi kategoriemi; slovníček aktérů jako nástroj k zorientování se v osobách a institucích, které se vyskytují napříč dokumentem podle toho, do jaké situace vstupují

▶▶▶ klíčoví aktéři: železniční společnosti, soukromí developeři a plánovací autority na straně města, další aktéři dle kontextu konkrétního projektu: aktivní veřejnost, vlastníci pozemků, soukromé společnosti, další organizace a instituce.

▶▶▶ Napříč textem případové studie je tematizována interní charakteristika-kultura institucí a organizací a zapojení konkrétních aktérů, zájmy aktérů a možnosti jejich prosazení, vztahy mezi aktéry (tvorba partnerství, kvalita vztahů) a organizovanost aktérů a tvorba spojenectví.

5. 5. 3. Objekt

1/ Dopravní uzel

▷▷▷ V případových studiích jsou představeny projekty připravované dopravní infrastruktury, a to nejen železniční, ale také městské a jiné veřejné dopravy. Představeno je nádraží a jeho charakteristika jakožto dopravního uzlu: informace o tom, jak aktéři konkrétní iniciativy pracují se zvýšenou kapacitou cestujících, tedy o způsobu integrace dopravních módů do jednotného přestupního uzlu. Ve zkoumaných studiích chybí, ale užitečné by bylo porovnání základních kvantifikovaných údajů (počty cestujících, typy a množství linek jednotlivých dopravních módů) s jiným uzly ve městě – představit lokalitu v perspektivě případných konkurenčních lokalit z hlediska dostupnosti.

▶▶▶ Základní parametry uzlu před a po přestavbě (počty cestujících, typy a množství linek jednotlivých dopravních módů), zásadní infrastrukturní záměr a geneze jeho vzniku, parametry přestavby nádraží – integrace různých dopravních módů do jednotného uzlu, přestavba uzlu veřejné dopravy, dopad na průjezdnost modelu; další specifika uzlu (koncepce nákladní dopravy, spojení s letištěm, další dopravní módy)

2/ Nová čtvrť

▷▷▷ Kromě Lille se případové studie nevěnují otázce, jaká čtvrť vlastně vznikla. Popis nové čtvrti, který absentuje u případových studií, tyto částečně nahrazují skrze popis masterplanu. Studie uvádějí standardně údaj o rozloze transformačního území, majetkové poměry v území a vypořádání majitelů v rámci procesu zhodnocení pozemků bývá spíše popisováno v rámci iniciační fáze procesu.

▷▷▷ Studie se nevěnují ani fenoménu přestavby nádraží: vytvoření doplňkových funkcí usnadňujících a zpříjemňujících cestování, stejně jako funkcí, které využívají excelentní dostupnosti, ale cílí i na jiné uživatele než primárně na cestující. Parametry uzlu ukazovaly kvantitativní posun v dostupnosti, nádraží jako místo hovoří o kvalitativním posunu nádraží jako takového a zážitku z cestování.

▶▶▶ Představení nově postavené čtvrti, její základní členění a charakteristika. Popis logických celků či lokalit, počínaje budovou nádraží a jejího bezprostředního okolí – pojetí nádraží jako místa (jeho multifunkční a pobytové kvality, rozřešení konfliktu mezi uzlem a místem); další celky (obchodní čtvrť, síť veřejných prostranství, funkční a prostorová charakteristika nové čtvrti.

3/ Funkční využití

▷▷▷ Všechny zkoumané studie uvedly data o funkčním využití území a vyčíslily rozsah jednotlivých funkcí. Někteří autoři se věnovali spolupůsobení-synergiím záměrů nebo schopnosti se vzájemně doplňovat či naopak rušit. Typicky se jedná o dilema realizace větších obchodních ploch, které pomáhají nastavit příznivější finanční bilanci náročných infrastrukturních projektů. Proti finančním výhodám jde obava z dopadu nových centralizovaných obchodních center na stávající ekonomiku okolních čtvrtí; toto téma přinesla případová studie ze Stockholmu i z Lille, kde byla nastavena politika obsazování obchodních jednotek v obchodním centru tak, aby tento nový development neohrozil tradiční obchodní centrum města v sousedství. Dalším typickým místem funkční kolize je umístění významných funkcí, o které místo soupeří s jinými konkurenčními lokalitami (řešeno autory případové studie ze Stockholmu v souvislosti s umístěním kongresového centra).

▷▷▷ Podrobnější analýza návrhu, která by se zabývala různými aspekty funkcí – jejich rozmístěním, zrnitostí, různorodostí dle různých kritérií, však ve zkoumaných studiích zpravidla chybí. Nedozevíme se tak o realizaci nevýdělečných funkcí, podílu levných a malých kancelářských ploch, zastoupení různých druhů vybavenosti v území nebo o realizaci dostupného bydlení (výjimkou je případová studie z King's Cross). Lze předpokládat, že absence tohoto tématu je odrazem doby vzniku případových studií ze Stockholmu a Lille. Sociální udržitelnost a soudržnost velkých projektů nebyla v 90. letech 20. století zdaleka klíčovým tématem, jakým je o třicet let později; v nových případových studiích by toto téma nemělo chybět.

▷▷▷ Zkoumané studie se jen částečně věnují existenci výjimečných, celoměstských funkcí a okolnostem jejich usídlení v nové čtvrti (kongresové centrum ve Stockholmu nebo Univerzita na King's Cross). Vznik nových či přesun významných celoměstských

funkcí přitom odráží důvěru významných institucí v perspektivu, kterou projekt transformace nabízí a vůči veřejnosti komunikuje atraktivní obraz lokality, která by bez těchto funkcí byla jen „prostou“ čtvrtí plnou bytů a kanceláří. Zároveň významně rozšiřuje spektrum návštěvníků nově transformovaného území a dále tak upevňuje povědomí o jeho existenci a identitě.

▶▶▶ Objem a podíl jednotlivých funkcí: bydlení, kanceláře, vybavenost. U všech je sledováno jejich rozložení v území, spektrum dle různých hledisek, absence některého segmentu, významné objekty.

▶▶▶ Bydlení – počet jednotek a jejich rozložení v území, spektrum z pohledu obchodních modelů, dostupnosti nebo jiných specifických kritérií, významné objekty.

▶▶▶ Kanceláře – rozsah ploch a jejich rozložení v území, významní nájemci, typičtí nájemci dle sektoru či odvětví, velikostní a cenové spektrum, významné objekty.

▶▶▶ Vybavenost – významné funkce a spektrum každodenní vybavenosti (školy, lékaři, úřady, obchody, vybavenost pro sport, kulturu a volný čas), umístění v území, velikostní a cenové spektrum.

4/ Architektura a urbanismus

▷▷▷ Na historii místa tematicky navazují informace o zachovaných historických objektech a dalších stopách minulosti, o jejich zakomponování a procesu hledání nového využití a o potenciálních nástrahách památkové péče. Tomuto tématu se ze zkoumaných případových studií věnuje pouze studie Londýnská, která prohloubila téma i o budovy, které se zachovat nepodařilo – např. když popisuje snahu o zachování tzv. Culross building, jejíž poloha zabraňovala realizaci klíčových severojižně orientovaných veřejných prostranství.

▷▷▷ Velký význam tématu architektury a urbanismu přikládají autoři případové studie z Lille, kteří se zabývali jak celkovým urbanistickým řešením a nově vzniklými prostory, tak návrhem jednotlivých objektů a to např. i z pohledu jejich geneze nebo jejich teoretické reflexe: jaká městská forma z pohledu současného vědění a zkušeností zde vzniká? Jak autoři studie z Lille, tak Londýna, se věnují genezi jednotlivých prostorových konceptů – často klopotnému postupu navrhování s množstvím slepých uliček, do kterého vstupuje svými požadavky a zájmy velké množství aktérů; procesu vývoje konkrétní formy.

▷▷▷ v žádné ze zkoumaných studií není nově vzniklá forma analyzována či představena pomocí cizích analýz (např. morfologické analýzy, srovnání hustoty zastavění apod.)

▶▶▶ Obecně: zacházení se stopami minulosti. Historické objekty - jejich památková ochrana, zachování, transformace a demolice.

▶▶▶ Regulace výškové zástavby a výšky budov

▶▶▶ Tvrdé parametry zástavby: velikost a zastavěnost bloků, parcelace, hmotové členění, výškové hladiny a výškové akcenty.

▶▶▶ Architektonické návrhy konkrétních budov (výjimečných staveb – nádraží, stavby vybavenosti) a architektonické pojetí standardní zástavby (bydlení, kanceláře)

5/ Využití veřejného prostoru

▷▷▷ Témata, která se v zásadě ve zkoumaných případových studiích neobjevovala, s výjimkou studie King's Cross, u něhož hraje významnou roli fenomén soukromě vlastněných a spravovaných, ale veřejně přístupných veřejných prostranství. Dalšími aspekty užívání veřejných prostranství, v rámci případových studií netematizovaných, může být umění ve veřejném prostoru nebo různé druhy dočasného využití.

▷▷▷ Otázkou, kterou se zabývala studie z King's Cross, jsou dočasné aktivity – dění na již částečně otevřeném a postupně zastavovaném území v mezičase dokončování projektu. Harmonogram a charakter dočasných aktivit dává tušit, jakým způsobem aktéři daného projektu budují image nové čtvrti a využívají veškeré zdroje, mezi které nevyužívané území uprostřed města nepochybně patří.

▶▶▶ Další aspekty, související s veřejnými prostranstvími a jejich užitnou kvalitou: soukromá správa veřejných prostranství, umění ve veřejném prostoru, dočasné způsoby využití aj.

6/ Doprava automobilová a cyklistická

▷▷▷ Doprava automobilová a cyklistická zpravidla vyžaduje další stavby a opatření pro dopravu, které nebývají součástí primární investice do transformace uzlu (železniční a další kolejová doprava); oba zároveň významně rozšiřují dostupnost uzlu. Zatímco automobilová doprava může v intenzitách velkého dopravního uzlu zároveň snižovat jeho obytnost, podpora cyklistické dopravy je indikátorem snahy zvyšovat dostupnost uzlu-místa také pro aktivní druhy dopravy. Tyto informace tak říkají, nakolik si jsou aktéři projektů vědomi konfliktů dostupnosti a obytnosti a jaké politiky využívají vůči individuální automobilové dopravě na jedné straně, a aktivními způsoby mobility na straně druhé.

▷▷▷ Možností přístupu a možností parkování, a to jak pro rezidenty, tak návštěvníky, si všímá především londýnská případová studie, autoři příkladu ze Stockholmu tematizují rozsáhlou infrastrukturu pro automobily, která v důsledku snižuje přístupnost místa pro jiné uživatele.

▶▶▶ Politika vůči individuální automobilové a cyklistické dopravě

▶▶▶ Individuální automobilová doprava: celoměstské, lokální a projektové požadavky z hlediska přístupu, možnosti parkování a využívání automobilů, základní parametry infrastruktury pro automobily: uliční profily, možnosti parkování na ulici a v parkovacích domech/podzemním parkování.

▶▶▶ Cyklodoprava: požadavky města a aktérů projektu; infrastruktura – integrace v rámci uličních profilů, možnosti odstavů na ulici a v centralizovaných parkovištích

7/ Environmentální udržitelnost

▷▷▷ U velkého projektu lze očekávat velký dopad na životní prostředí; možnost testovat plošná řešení a opatření.

▷▷▷ Environmentální rozměr celého velkého projektu – opatření ke snížení CO₂ a spotřeby energií nebo adaptační a mitigační opatření – byl okrajově tematizován jen v případové studii z Londýna. Jak autoři sami uvádějí, environmentální udržitelnost byla na seznamu priorit městské části až na spodních pozicích. Pro autory případových studií z let devadesátých toto vůbec nebylo tématem – což dost možná odráží jen fakt, že to nebylo tématem ani pro aktéry, kteří projekt připravovali.

▶▶▶ Celkové rámování tématu udržitelnosti v rámci projektu, souvislost s politikami a opatřeními na úrovni města.

▶▶▶ Konkrétní opatření a iniciativy: logistika stavenišť, parametry návrhu s ohledem na mikroklima a hospodaření s dešťovými vodami, využití stavební materiály a jejich recyklace, zdroje vytápění a chlazení, certifikace

8/ Propojení uzlu a místa – bariéry a jejich překonání

▷▷▷ U velkého projektu *Města na kolejích* panuje zásadní předpoklad existence bariér v území z důvodů rozsáhlé železniční i jiné infrastruktury. Strategie v nakládání s bariérami v území je klíčovým tématem nádraží jakožto uzlu a míst.

▷▷▷ Autoři případových studií vesměs tematizovali integraci uzlu a místa skrze otázku pěší dostupnosti územím. Na příkladu Stockholmu autoři popisují, kterak evidentně přebujelá dopravní infrastruktura zamezuje funkční integraci nádraží a obchodního centra města. V případové studii King's Cross autoři popsali několikrát prověřené problémy dostupnosti vzhledem k okolním čtvrtím ve snaze překonat bariéry železnice, ale i nepříznivého poválečného urbanismu, který mnohé šance k navázání uliční struktury přetrhal.

▶▶▶ Bariéry v území a jejich geneze (infrastrukturní řešení, špatná integrace dopravních staveb s urbanismem čtvrti) a projevy.

▶▶▶ Překonání a integrace bariér: technická řešení (mosty, lávky, prostupy), urbanistické (integrace dopravních staveb v rámci urbanistického řešení) a měkká opatření (strategie propojování lidí spíše než míst)

9/ Rozvoj v okolí

▷▷▷ Zejména autoři studie z Londýna, ale také z Lille, se věnují tématu výstavby, kterou nový development podnítil v okolí samotného záměru – v očekávání rostoucích cen pozemků a změny v socio-ekonomické struktuře a image oblasti. V případě Lille autoři popisují rozšíření samotného projektu do míst, se kterými se původně pro rozvoj

nepočítalo, a to na základě úspěchu první fáze.

▷▷▷ Část studií se věnuje zasazení konkrétního místa budoucího města na kolejích do kontextu městských funkcí, relevantních pro daný transformační projekt. Jedná se jednak o existenci alternativních lokalit, tedy dobře dostupných nově developovaných center obchodu, služeb a bydlení, a jednak o lokalizaci specializovaných funkcí, významných pro daný projekt (muzejní čtvrť, univerzitní čtvrť apod.). Angažmá města v rozvoji alternativních lokalit vypovídá o schopnostech systematicky lokalizovat své strategické funkce, a je zásadní součástí případových studií. Ze zkoumaných případů toto vyplynulo z popisu debat o umístění kongresového centra ve Stockholmu nebo anebo identifikace nových rozvojových oblastí v obcích v okolí Lille.

▶▶▶ Dopad nové čtvrti v blízkém okolí i vzdálenějším (celoměstském) měřítku.

▶▶▶ Existence mapování dopadů na bezprostřední okolí, strategie prevence konfliktů a využití synergií, strategie mitigace sociálních dopadů a prostorových bariér

▶▶▶ Investice v okolí, veřejné i soukromé

▶▶▶ Další lokality v rámci města – srovnání strategického přístupu, základních parametrů, ale i hodnot a ambicí.

5. 6. Teoretický rámec případové studie

KONTEXT

1/ Systém a kultura plánování

Zaměření na plánovací praxi konkrétního města a na období, které se vztahuje k formování iniciativy a plánovací přípravě projektu.

Administrativní členění a na něj navázané plánovací a povolovací kompetence; proměna systému (např. delegace pravomocí na nižší úroveň nebo naopak jejich centralizace).

Obsah strategických plánů a závazné plánovací dokumentace, povolovací proces; typické či specifické plánovací nástroje.

2/ Společensko-politicko-ekonomický kontext

Celospolečenský kontext daného města vzhledem k různým fázím projektu

Demografický vývoj, geopolitická situace, územní rozvoj a rozvojové trendy v souvislosti s celospolečenskými hodnotami a politickou reprezentací – a jejich posun v čase, základní ekonomické ukazatele a trendy

specifika konkrétního města – kvalita života, městem podporované bydlení, ekonomické výkyvy a jejich společenské dopady, výjimečné události s dopadem na městský rozvoj (EXPO, Olympijské hry) nebo síla lokálních komunit aj.

3/ Proměna železniční dopravy a jejích institucí

Proměna organizačního nastavení železničních společností; strategie v nakládání s majetkem, hodnoty, programy a konkrétní investice.

Současné trendy v železniční dopravě daného státu, zejm. v rozvoji vysokorychlostní dopravy.

4/ Celoměstské velké projekty (na železnici)

Předchozí zkušenosti s velkými projekty: kultura spolupráce a celková dynamika tahounů regenerací a dalších zapojených aktérů, zejména železničních společností a veřejného sektoru (municipalit); spolupráce se soukromým sektorem.

Existence politik a nástrojů či programů podpory výstavby u nádraží.

5/ Kontext uzlu a místa

Historie formování uzlu a místa: postupný růst železniční a jiné infrastruktury a růst okolních čtvrtí. Sociální prostředí okolních čtvrtí a prostorový kontext – celky, struktury, významné funkce.

PROCES

1/ Proces plánování a výstavby

Všechny fáze plánování, od předchozích iniciativ, rámcových dohod a tvorby partnerství přes jednání aktérů nad parametry návrhu, prostorově-funkční koncepce a rozpracování dalších fází návrhu až po vyjednávání nad podmínkami zástavby se stavebníky, povolováním a etapizací výstavby.

Délka, fáze, milníky; komplikace a překážky – odpovědi a řešení.

2/ Nástroje a dokumenty

Celoměstské a místní rozvojové strategie pro danou lokalitu

Nástroje, které město při přípravě projektu využilo, které parametry projektu jimi byly regulovány či předepsány, inovace a novinky nástrojů a opatření, se kterými přišli aktéři projektů.

3/ Aktéři

Klíčovní aktéři: železniční společnosti, soukromí developři a plánovací autority na straně města, další aktéři dle kontextu konkrétního projektu: aktivní veřejnost, vlastníci pozemků, soukromé společnosti, další organizace a instituce.

Interní charakteristika-kultura institucí a organizací a zapojení konkrétních aktérů, zájmy aktérů a možnosti jejich prosazení, vztahy mezi aktéry (tvorba partnerství, kvalita vztahů) a organizovanost aktérů a tvorba spojenectví

OBJEKT - UZEL A MÍSTO

1/ Dopravní uzel

Základní parametry uzlu před a po přestavbě: počty cestujících, typy a množství linek jednotlivých dopravních módů, dopad na průjezdnost modelu.

Zásadní infrastrukturní záměr a geneze jeho vzniku, parametry přestavby nádraží – integrace různých dopravních módů do jednotného uzlu, přestavba uzlu veřejné dopravy.

Další specifika uzlu: koncepce nákladní dopravy, spojení s letištěm, další dopravní módy aj.

2/ Nová čtvrť

Představení nově postavené čtvrti, její základní členění a charakteristika.

Logické celky či lokality, počínaje budovou nádraží a jejího bezprostředního okolí – pojetí nádraží jako místa (jeho multifunkční a pobytové kvality, rozřešení konfliktu mezi uzlem a místem); další celky (obchodní čtvrť, síť veřejných prostranství, funkční a prostorová charakteristika nové čtvrti.

3/ Funkční využití

Objem a podíl jednotlivých funkcí: bydlení, kanceláře, vybavenost. U všech je sledováno jejich rozložení v území, spektrum dle různých hledisek, absence některého segmentu, významné objekty.

Bydlení – počet jednotek a jejich rozložení v území, spektrum z pohledu obchodních modelů, dostupnosti nebo jiných specifických kritérií, významné objekty.

Kanceláře – rozsah ploch a jejich rozložení v území, významní nájemci, typičtí nájemci dle sektoru či odvětví, velikostní a cenové spektrum, významné objekty.

Vybavenost – významné funkce a spektrum každodenní vybavenosti (školy, lékaři, úřady, obchody, vybavenost pro sport, kulturu a volný čas), umístění v území, velikostní a cenové spektrum.

4/ Architektura a urbanismus

Zacházení se stopami minulosti. Historické objekty - jejich památková ochrana, zachování, transformace a demolice.

Regulace výškové zástavby a výšky budov

Parametry zástavby: velikost a zastavenost bloků, parcelace, hmotové členění, výškové hladiny a výškové akcenty.

Architektonické návrhy konkrétních budov (výjimečných staveb – nádraží, stavby vybavenosti) a architektonické pojetí standardní zástavby (bydlení, kanceláře)

5/ Využití veřejného prostoru

Další aspekty, související s veřejnými prostranstvími a jejich užitnou kvalitou: soukromá správa veřejných prostranství, umění ve veřejném prostoru, dočasné způsoby využití aj.

Dočasné využití: využití dosud nezastavěných pozemků a nevyužitých objektů během výstavby; další krátkodobé akce k oživení míst a přilákání návštěvníků; management využití veřejných prostranství

6/ Doprava automobilová a cyklistická

Politika vůči individuální automobilové a cyklistické dopravě

Individuální automobilová doprava: celoměstské, lokální a projektové požadavky z hlediska přístupu, možnosti parkování a využívání automobilů, základní parametry infrastruktury pro automobily: uliční profily, možnosti parkování na ulici a v parkovacích domech/podzemním parkování.

Cyklodoprava: požadavky města a aktérů projektu; infrastruktura – integrace v rámci uličních profilů, možnosti odstavů na ulici a v centralizovaných parkovištích

7/ Environmentální udržitelnost

Celkové rámování tématu udržitelnosti v rámci projektu, souvislost s politikami a opatřeními na úrovni města

Konkrétní opatření a iniciativy: logistika staveniště, parametry návrhu s ohledem na mikroklima a hospodaření s dešťovými vodami, využití stavební materiálů a jejich recyklace, zdroje vytápění a chlazení, certifikace.

8/ Propojení uzlu a místa – bariéry a jejich překonání

Bariéry v území a jejich geneze (infrastrukturní řešení, špatná integrace dopravních staveb s urbanismem čtvrti) a projevy.

Překonání a integrace bariér: technická řešení (mosty, lávky, prostupy), urbanistické (integrace dopravních staveb v rámci urbanistického řešení) a měkká opatření (strategie propojování lidí spíše než míst)

9/ Rozvoj v okolí

Dopad nové čtvrti v blízkém okolí i vzdálenějším (celoměstském) měřítku; Investice v okolí, veřejné i soukromé; Existence mapování dopadů na bezprostřední okolí, strategie prevence konfliktů a využití synergií, strategie mitigace sociálních dopadů a prostorových bariér.

Další lokality v rámci města – srovnání strategického přístupu, základních parametrů, ale i hodnot a ambicí.

Praktická část

6. Případová studie London King's Cross

Lokalita:	Londýn, Spojené království
GPS:	51.534490, -0.125431
Nádraží:	King's Cross St Pancras International
Rozsah území:	27 ha
Objem výstavby:	713 000 m ²
Roky plánování:	Nová čtvrť: 1999–2006 CTRL a terminál St Pancras: 1993–2001 Dopravní uzel King's Cross: 1995–2000
Roky výstavby:	Nová čtvrť: 2007– (2025) CTRL a terminál St Pancras: 2001–2007 Dopravní uzel King's Cross: 2000–2012
Autorské týmy:	Allies and Morrison Porphyrios Townshend Landscape Architects
Developer:	Argent LLD St George
Investor:	London and Continental Railway (LCR) Excel Argent LLD
Plánovací autorita:	Borough of Camden (Borough of Islington)



Obr. 8: Širší okolí řešeného území King's Cross

6. 1. Kontext

6. 1. 1. Plánování ve Velké Británii

Plánování ve Velké Británii vychází z tradice místního legislativního systému, který je známý absencí psané ústavy a "empirickou" podobou – zákoník má podobu souboru dříve vydaných rozsudků, které slouží jako precedenty pro budoucí rozhodování (Tosics a kol., 2010). V souladu s celoevropskými trendy docházelo i ve Velké Británii od devadesátých let 20. století k postupné decentralizaci státní správy a s ní i plánovacího systému. Tento proces probíhal v každém z devíti hrabství jinou rychlostí a v jiném režimu.

System a kultura plánování v Londýně

V Londýně došlo v roce 1986 ke zrušení celoměstské samosprávy, nad rozvojem města získalo pravomoci na 60 různých organizací a z centrální úrovně rozvoj usměřovaly vládní dokumenty, jakými byly na příklad Strategické instrukce pro Londýnské plánovací autority – Strategic Guidance for London Planning Authorities (Government Office for London, 1996). Centrální úroveň správy dále vydávala celostátní sektorové strategie, tzv. Planning Policy Statements (PPS), které byly závazné pro nižší úroveň správy. Státním zájmem byly také některé celoměstsky významné projekty, např. Canary Wharf (Derecki, 2023). Na celoměstské úrovni fungoval pouze poradní orgán, sestávající z radních každé z londýnských městských částí (London Planning Advisory Committee, LPAC).

Celoměstská úroveň správy byla v Londýně znovu zavedena na základě referenda z roku 1998. O dva roky později centrální vláda delegovala celoměstskou správu na nově vzniklé instituce: Greater London Authority (GLA) sestávající z úřadu londýnského starosty (Mayor of London) a Londýnského shromáždění (London Assembly). GLA je jediným regionálním orgánem, který má přímo volené členy, a to jak 25 zastupitelů Londýnského shromáždění, tak výkonnou osobu starosty. Spolu s GLA vznikly také další celoměstské agentury, např. TfL – Transport for London, jako organizace zodpovědná za integrovaný strategický rozvoj dopravy.

Reformou samosprávy tak získal v roce 2000 Velký Londýn (Greater London), sestávající z 32 městských částí (Boroughs) a jedné tzv. korporace (City of London) celoměstský orgán. Jednou z jeho kompetencí je vydávání tzv. Londýnského plánu (London Plan). Londýnský plán byl ve svém prvním vydání strategií prostorového rozvoje, která určovala priority v celoměstském měřítku.²⁶ Nešlo tedy o územní plán ve smyslu stanovení prostorových a funkčních regulací vztahených plošně na území celého města, ale spíše o iniciační dokument, který udával strategické směřování pro jednotlivé

²⁶ Poslední londýnský plán z roku 2021 už hovoří nejen o strategii rozvoje, ale o ekonomických, environmentálních, dopravních a sociálních rámcích rozvoje města (Greater London Authority, 2021)

vytipované lokality, a jako takový sehrál významnou roli při iniciaci velkých projektů (Greater London Authority, 2004).²⁷

Praktické plánovací pravomoci nicméně náleží lokální úrovni; v případě Londýna tedy každé jedné z 32 městských částí a londýnskému City. Do roku 2004 vydávaly městské části tzv. Jednotný rozvojový plán (Unitary Development Plan, UDP), sestávající ze strategického rámce a prostorového plánu. Od roku 2004 ho nahradil tzv. Místní rozvojový rámec (Local Development Framework, LDF), sestávající z řady dílčích dokumentů. Jedná se o nástroj strategického vedení a zdroj informací pro rozhodování o udělení plánovacích povolení. Londýnský plán ani Lokální plán nejsou právně závazné, a jeho principy mohou být novou iniciativou přepsány. Zároveň je pro Velkou Británii typická absence fyzických plánů – často si vystačí jen s textovým popisem, případně schémata (Tosics a kol., 2010).

Kromě hlavní reformy samosprávy z přelomu milénia prochází celý systém plánování kontinuálně významnými dílčími změnami: v posledních letech byly inovovány např. kompenzace dopadů výstavby na území nebo nástroje plánování na lokálních úrovni, které umožnily realizaci komplikovanějších projektů.

Povolování záměrů na úrovni městských částí

V Londýně je většina plánovacích pravomocí v gesci jednotlivých městských částí (boroughs), které vykonávají funkce místních plánovacích úřadů (Local Planning Authorities, LPA). Na úrovni městských částí jsou připravovány lokální plány (do roku 2004 Unitary Development Plan, po roce 2004 Local Development Framework), podávány žádosti o povolení (planning applications) a udělována samotná povolení (planning permissions).

Local Development Framework a jemu podřízený Local Plan stanovují rámec rozvoje území na úrovni čtvrti. Identifikují potřeby a příležitosti stran bydlení, místní ekonomiky, vybavenosti a infrastruktury. Formálně se jedná o textové dokumenty doplněné ilustrativními plány a diagramy; náměty pro konkrétní lokality nebo alokace specifických funkcí jsou kresleny v měřítku 1:5.000 nebo 1:10.000. Je prověřován jeho soulad se zákony a Londýnským plánem, do jeho příprav je zapojena veřejnost. Součástí Local Development Framework je řada dalších dokumentů. Jedním z povinně zpracovávaných dokumentů je tzv. Statement of Community Involvement (SCI). Jde o plán zapojení komunity do přípravy místních plánovacích dokumentů.

Londýnský starosta hájí celoměstské zájmy nejen skrze Londýnský plán, ale také svojí přítomností u větších rozvojových záměrů, kde disponuje pravomocí nařídít městské části schválení či odmítnutí projektu.²⁸ Tuto pravomoc může starosta uplatnit

²⁷ Administrativní členění a plánovací kompetence se tak v mnohém přiblížily systému, který byl v Londýně zaveden v roce 1965, kdy celoměstský orgán Great London Council (GLC) získal pravomoc k vytváření vlastního strategického plánu - the Greater London Development Plan (GLDP) (Derecki, 2023).

²⁸ Pravomocí nařídít odmítnutí disponuje londýnský starosta od roku 2008, možností nařídít schválení ale až od roku 2011

v územích, která jsou v londýnském plánu identifikována jako území příležitostí (Opportunity Area) případně území intenzifikace (Intensification Area).

Naprostá většina plánovacích povolení je rozhodována úředníky dané městské části na základě pravomoci delegované ze strany místní politické reprezentace. Větší či složitější plánovací žádosti jsou rozhodovány v plánovacích či rozvojových komisích (Planning nebo Development Control Committee). O udělení či neudělení povolení zde rozhodují nominovaní zastupitelé městské části; jejich rozhodnutí musí být v souladu s místním i londýnským plánem, klíčem k udělení či neudělení povolení je posouzení dopadu na charakter a vybavenost bezprostředního a širšího okolí záměru. Úředníci k těmto jednáním připravují podklady a vydávají doporučení (Bishop a Williams, 2016, s. 10).

U větších záměrů – typicky právě velkých urbanistických projektů – tedy dochází k jejich individuálnímu posouzení v rámci politicky nominovaných komisí. Každý stavebník má právo obrátit se na nezávislého inspektora a tím nechat převést povolovací proces mimo pravomoc samosprávných politických orgánů. Takto vyvolaná veřejná vyšetřování (public inquiry) mají u větších případů charakter soudního slyšení, kde jsou jednotlivé strany vybaveny expertními posudky a právními týmy.

Předmětem posuzování jsou také kompenzace dopadu záměru na veřejnou infrastrukturu a vybavenost čtvrti. Tyto kompenzace – příspěvky soukromých developerů – byly v době přípravy projektu King's Cross posuzovány na základě tzv. dílu 106 plánovacího zákona (Section 106 agreement of the Town and Country Planning Act), podle kterého měly být kompenzace přímo navázané na daný záměr, být férové a přiměřené. Plnění smluv bylo zpravidla v podobě (spolu)financování nových škol, dostupného bydlení, zdravotnických zařízení, veřejných prostor a infrastruktury včetně rozšíření systému veřejné dopravy. Od roku 2010 existuje pro kompenzace soukromých developerů jiná právní úprava – Community Infrastructure Levy – CIL – podle které jsou vyčísleny kompenzace přesně dle rozsahu konkrétního záměru. Příspěvky jsou tak méně flexibilní, omezilo se tím dříve poměrně velké pole pro vyjednávání (Bishop a Williams, 2016, s. 11).

Reforma veřejné správy z roku 2000 se dotkla i lokální úrovně, do které zavedla princip sdílené odpovědnosti: Rozhodovacími pravomocemi stran udělování povolení u větších projektů disponuje politicky nominovaná komise; v rámci radnice ale nadále existuje pozice radního s vlastním portfoliem témat (the executive councillor), např. i rozvojových, za která je zodpovědný, ovšem bez formálního vlivu na rozhodování komise.

6. 1. 2. Společensko-politický kontext města Londýna

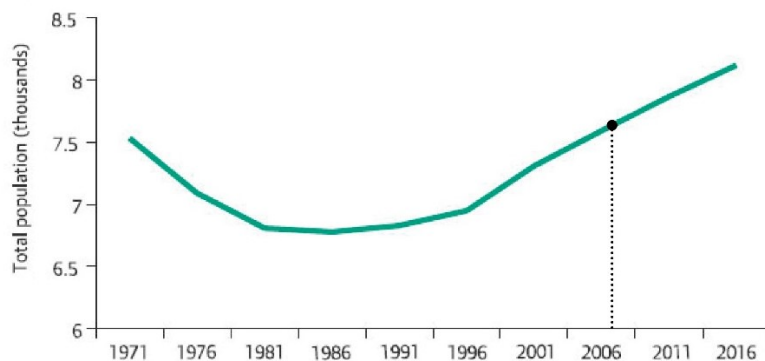
Londýn jako globální město

Pro formování strategie King's Cross bylo významným obdobím přelom devadesátých a nultých let. Jakým městem byl tehdy Londýn, co měl za sebou a kam směřoval?

Dlouholetý trend, během kterého se z metropolí západního světa stával tzv. doughnut, po vzoru koblihy s prázdným středem, se (nejen) v Londýně podařilo zvrátit na sklonku

80. a 90. let (Obr. 9). V roce 2021 žilo v Londýně 8,9 mil. obyvatel (Greater London Authority, 2021) což ukazuje na potvrzení trendu, který londýnská správa předpovídala v prvním Londýnském plánu:

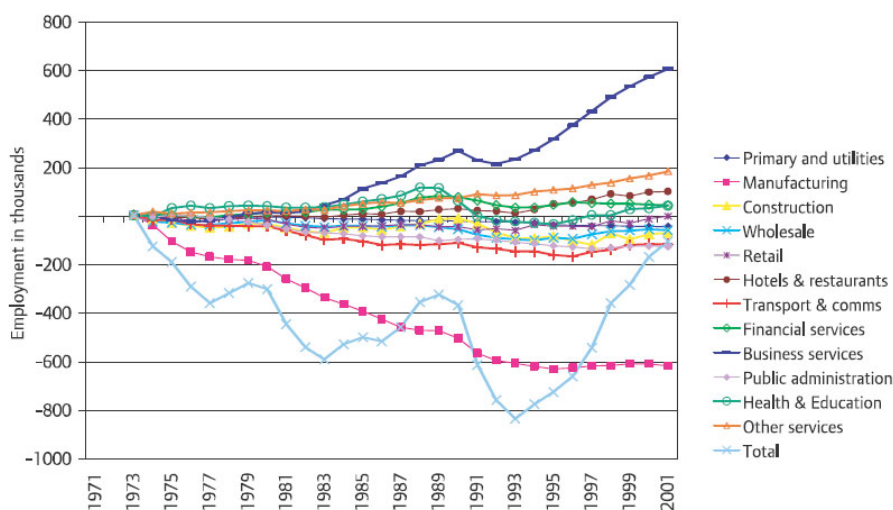
figure 1.1 London's population change: actual and projected (1971-2016)



Obr. 9. Křivka počtu obyvatel Londýna. Zdroj: London Plan (2004)

Se zvratem ve vývoji počtu obyvatel bezpochyby souvisí také následující graf, který ukazuje trend ve vývoji počtu pracovních míst a jejich strukturu. Zatímco pracovní místa ve výrobě od počátku sedmdesátých let (ve skutečnosti od poloviny šedesátých let) setrvale klesala, od poloviny osmdesátých let je patrný prudký rozvoj pracovních míst v sektoru „business services“ – tedy od IT, přes právní a jiné konzultační obory až po projekční činnost (Obr. 10). Celkový počet pracovních míst velmi citlivě reagoval na ekonomické výkyvy. Největší zotavení trhu s pracovními místy – v rámci sledovaného období – přišlo právě po krizi na počátku 90. let, kde se během deseti let dostaly počty pracovních míst na hodnoty z doby před ropnou krizí.

figure 1.2 Change in employment by category, London 1973-2001



Obr. 10. Trend ve vývoji počtu pracovních míst a změny ve struktuře zaměstnanosti Londýna. Zdroj: London Plan (2004)

Politicko-spoločenský kontext Londýna osmdesátých a devadesátých let 20. století byl v jednotlivých dekádách značně odlišný, přičemž ostrou hranicí byla ekonomická krize v letech 1991–1992.

Osmdesátá léta 20. století byla poznamenaná filosofií thatcherismu, ekonomickou deregulací a liberalizací trhů. Tato opatření nastartovala hlubokou proměnu hospodářství a mimo jiné přinesla boom výstavby kancelářských budov. Následná ekonomická krize však britskou společnost hluboce otřásla. V 90. letech 20. století se začalo proměňovat politické klima směrem k větší veřejné kontrole a společenské odpovědnosti. Tzv. třetí cesta mezi konzervatismem a liberalismem, kterou od druhé poloviny devadesátých let uváděli britští labouristé do praxe, přinesla nové podněty také do plánování města. Iniciativy jako Urban Task Force Richarda Rogerse nebo založení komise CAGE (Commission for Architecture and Built Environment) si kladly za cíl přivést téma kvalitních veřejných prostranství a regenerace měst do vládní politiky i každodenního rozhodovacího procesu (Carmona, Carmona a Clarke, 2002).

Urbánní iniciativy z let devadesátých začaly usilovat o komplexnější přístup, než tomu bylo v předchozí dekádě; zabývaly se otázkami, jak snížit byrokratické překážky pro zapojení municipalit, objevila se témata jako udržitelnost, ochrana životního prostředí nebo strategické provazování záměru s dlouhodobými dopady na území a jeho obyvatele. Jak píše Tallon (2013), devadesátá léta se nesla ve znamení znovuoživení komunit. Do samosprávy se zároveň vplížil podnikatelský duch: adepti na regeneraci měli napříště o státní fondy soutěžit na základě inovativních konceptů, nikoli na bázi potřeby.

Aktuálním tématem devadesátých let byla absence celoměstské úrovně správy. Někteří autoři v tom viděli prostor k posílení role městských částí nebo příležitost ke spontánním inovacím skrze více akční a ekonomicky efektivnější ad hoc organizace a iniciativy (Holman a Thornley, 2011). Celoměstský poradní orgán, sestávající z radních jednotlivých městských částí (LPAC) však lobbboval za právo řešit londýnské problémy v rámci celoměstské samosprávy; ta byla poté základě úspěšného referenda z roku 1998 skutečně zavedena (Derecki, 2023).

První Londýnský plán, připravovaný týmem starosty Kena Livingstona od roku 2000, je o mnohém vypovídajícím zrcadlem trendů, které hýbaly Londýnem na sklonku milénia. Enormní tlak na růst je hlavní hnací silou změn, které Londýn čekají. Londýnský plán předznamenává období radikálních změn, kdy se raketově rostoucí množství obyvatel a pracovních míst musí setkat s výrazným zlepšením na straně kvality života, životního prostředí, sociální a ekonomické inkluze. Avizuje nutnost veřejných investic po třiceti letech, během kterých byla veřejná infrastruktura podinvestovaná. Londýn chce být, slovy svého starosty, „příkladným, udržitelným světovým městem“ (Greater London Authority, 2004).

Jen rok po vydání Londýnského plánu je Londýn vybrán jako pořadatel Letních olympijských her v roce 2012. Městská správa uchopila organizaci LOH jako katalyzátor masivní regenerace východního Londýna, a jako příležitost vybudovat kapacity pro 800.000 nových obyvatel, jejichž příchod byl očekáván během následujících dvou dekád.

Podle Deyana Sudjice (2005) to byla právě osobnost a ne-britský styl řízení města starostou Kenem Livingstonem, co přineslo obrovský kvalitativní i kvantitativní skok v rozvoji města: ambice Londýna jako světového města prolomila tabu mrakodrapů v City i limity hustoty nové zástavby. „Zbytek světa sleduje, jak se v Londýně projevuje napětí mezi plánováním a tržními silami, mezi centralizovanou vizí a laissez-faire. Pro Londýňany je to ale závratná jízda, stojí na pohyblivé půdě uprostřed změn, které město nezažilo po celé století.“ (Sudjic, 2005). Pro Owena Hatherleyho jsou nultá léta rovnou „věkem chamtivosti a aspirací“ (Hatherley, 2011). Symbolický konec nultých let lze vidět v další ekonomické krizi v letech 2007–2008.

Uprostřed hluboké krize, ve které se globální metropole Londýn v roce 2008 nacházela, nastoupil do úřadu nový londýnský starosta, pozdější konzervativní ministerský předseda, „charismatický a chaotický“ Boris Johnson (Addley a Neate, 2019). Během jeho osmi let ve funkci se konaly Olympijské hry a byl nastaven režim fungování areálu po Olympiádě, byl dokončen rekordní počet dostupných bytů a kompletně se proměnilo londýnské panorama dalšími mrakodrapy. Johnsonovo starostování bylo také poznamenáno řadou „projektů marnivosti“ (Jenkins, 2016) – od Orbit tower, přes novou lanovku The Emirates Air Line, designový typ doubledeckerů Routemaster nebo nikdy nerealizovaný Garden Bridge.

Ekonomická pozice Londýna

Podle dlouholetých výstupů mezinárodní výzkumné skupiny Globalization and World Cities Research Network (GaWC), která sestavuje každé dva roky žebříček měst na základě jejich zapojení do globálních ekonomických sítí, se Londýn jako jediné město spolu s New Yorkem nachází v kategorii Alpha++. Je o dvě světová města, která ve všech zkoumaných ukazatelích vyčnívají nad ostatními městy; jsou nejvíce integrována v globálních ekonomických sítích a vytvářejí v tomto smyslu vlastní kategorii (GAWC, 2020).

Dle současných údajů Londýn produkuje 20 % HDP Spojeného království, metropolitní Londýn dokonce celou jednu třetinu (Greater London Authority, 2023). V absolutních číslech se jedná v přepočtu o 13,8 bilionů Kč. Londýnské HDP na hlavu bylo v roce 2021 v přepočtu 1.574 Kč, tedy téměř dvojnásobné oproti průměru Velké Británie (891 Kč) i průměru Evropské unie (842 Kč) (*Gross domestic product...*, 2003; The World Bank, 2023).²⁹Dle žebříčku společnosti Mercer (2023) je Londýn 17. nejdražším městem k životu.³⁰ V žebříčku kvality života od téže společnosti se nachází na 41. místě, předstihlo ho 24 evropských měst (Mercer, 2019).

Probouzející se síla lokálních komunit

Západním světem od konce padesátých let 20. století hýbe aktivizace občanské společnosti; napříč různými městy se formovaly iniciativy proti technokraticky koncipovaným projektům, přinášejícím pod názvem „regenerace“ ve skutečnosti demolic. Obětí demolic měly být stavby, jejichž hodnota nebyla dostatečně uznána a

²⁹ Originální údaje: 496,4 mld. liber; 56,431pounds/capita in London, 31,947 pounds/capita in the UK, 38,436 USD/capita in EU.

³⁰ předstihlo ho pět evropských měst ze Švýcarska a Skandinávie

kodifikována, ať už šlo o obyčejnou čtvrť pro bydlení, jako tomu bylo v případě newyorské Greenwich Village, nebo o historizující účelové stavby, jakými byly tržnice v londýnském Covent Garden nebo pařížské Les Halles. Demolice se měly dít ve prospěch nových městských dálnic, moderních, hygienických a na údržbu snadných sídlišť nebo nových kancelářských a hotelových komplexů (Klemek, 2011). Z protestů proti jednomu takovému projektu se na sklonku sedmdesátých let zrodil dodnes inspirativní fenomén londýnské Coin Street, komunitou vlastněné a na principech neziskové společnosti spravované čtvrti na jižním břehu Temže (Coin Street Community Builders, nedatováno).

Přímo městská část Camden, na jejímž území se King's Cross nachází, byla v šedesátých letech výkladní skříní labouristické politiky, ale také kolébkou občanského protestu proti velkým „regeneračním“ projektům: úspěšná opozice se zformovala proti výstavbě městských dálnic v Camden Lock (1973) nebo bourání tržnice v Covent garden (1968) (Jenkins, 2019). Zásadním momentem jak pro místní aktivismus a patriotismus, tak pro památkovou péči, bylo na jedné straně zbourání dórského portyku nádraží Euston station (1962), po němž následovala výstavba nového, neoblíbeného nádraží; na straně druhé záchrana nádraží St Pancras před totožným osudem jen o několik let později. V čele hnutí za záchranu nádraží stál britský básník a milovník viktoriánské architektury, John Betjeman. Bezprostřední sousedství King's Cross se stalo dějištěm úspěšné iniciativy zápisu komplexů budov v Balfe Street na seznam památek (1977). Zkušenosti a vztahy, které během těchto iniciativ vznikly, se přímo promítly do dění na King's Cross ještě o mnoho let později. Camden si díky politické kontinuitě dlouhodobě zachovával podezíravost vůči velkým projektům. Koordinovaný odpor zároveň vedl k dobré organizaci místních skupin.

6. 1. 3. Institucionální proměna na železnici

Bertolini a Spit identifikovali v polovině devadesátých let ve Velké Británii celkem 16 iniciativ výstavby u nádraží; z toho 13 se nacházelo v centrálním Londýně (Bertolini a Spit, 1998, s. 181-183)³¹. Autoři konstatují, že se jedná o individuální iniciativy, které nemají žádný zastřešující rámec: neexistovala žádná národní strategie rozvoje vysokorychlostních tratí, žádné národní ani regionální politiky, podporující výstavbu na uzlech veřejné dopravy, ani žádná strategie rozvoje nádraží a přilehlých pozemků na straně železniční společnosti.

Zatímco Evropská unie požadovala zkraje 90. let transformace evropských železničních společností, konkrétně oddělení účetních operací, ve Velké Británii došlo za vlády labouristů k mnohem radikálnějšímu kroku. Chronické podfinancování státního podniku British Rail, vedlo k vydání The Railways Act 1993 a následně k privatizaci železniční společnosti. V letech 1994–1997 byly Britské dráhy postupně privatizované a transformované do řady dílčích společností. Soukromý správce železniční infrastruktury, společnost Railtrack, která převzala závazky péče o koleje, pozemky a technická zařízení, fungovala na trhu v letech 1996–2002. Navzdory privatizaci si veřejný sektor

³¹ Mimo Londýn šlo např. o iniciativy v Ebbsfleet nebo Ashford, zastávky plánované na trase vysokorychlostní trati do Francie, nebo o něco pozdější iniciativy z LeedsCity station nebo Bristol Parkway

ponechal kontrolu nad strategickými pozemky, jakými byly právě ty na King's Cross nebo ve Stratfordu.

Po několika málo letech, zato řadě bezpečnostních a manažerských incidentů, byla obnovena státní kontrola nad provozovatelem železniční infrastruktury. Roku 2002 byla společnost Railtrack odkoupena nekomerčním subjektem Network Rail, na nějž přešly veškeré závazky stran správy a provozu železniční infrastruktury. Network Rail také investovala do rekonstrukcí významných nádraží, mj. nádraží King's Cross. Sama společnost byla po několika dalších letech, v roce 2014, vzhledem k vyšší státních závazků, překlasifikována na státní organizaci.

Na veřejnou korporaci bylo po deseti letech existence překlasifikováno také původně soukromé konsorcium LCR, které mělo na starosti výstavbu vysokorychlostní trati a terminálu St Pancras, provoz mezinárodních vlaků Eurostar a development pozemků na King's Cross. Do majetku státu tak nakonec přešla i vysokorychlostní trať, také zprvu koncipovaná jako výdělečný, a tudíž soukromými silami snadno realizovatelný a provozovatelný podnik. Privatizované železniční společnosti se tak po pouhých několika letech vrací zpět pod státní kontrolu, čímž byla zakončena v rámci Evropy radikální a ojedinělá cesta kompletní privatizace železnic.

Ve Velké Británii cestuje každý rok po železnici 1,4 miliardy cestujících; počty cestujících se jen pozvolna vracejí na předpandemickou úroveň. Téměř polovinu všech cest tvoří dojížděky za prací. Z hlediska modal splitu tvoří cesty vlakem pouhé 1 % všech vykonaných cest na území Anglie (Government UK, Department for Transport, 2023).

6. 1. 4. Celoměstské velké projekty

První zástavba na zbytných nádražních plochách v Londýně pochází z osmdesátých let 20. století a v prostředí chybějících koncepcí byly jejími tahouny výhradně dva faktory: tenčící se stání příspěvky tehdy ještě státní firmu British Rail (britské železnice) motivovaly k odprodeji drážních pozemků, a realitní boom, který přinesl hlad po kancelářích v bezprostřední blízkosti londýnského City. V tomto období vznikly administrativní komplexy nad nebo vedle nádraží Liverpool Street-Broadgate, Blackfriars, Cannon Street, Charing Cross, Fenchurch Street, Liverpool Street, Ludgate nebo Victoria a začal být připravován také první z řady projektů pro oblast King's Cross.

Témata regenerací, zahušťování zástavby vnitřního města a výstavbu na brownfieldech přinesly ve větším měřítku do veřejné debaty iniciativy devadesátých let, jako byly Urban Task Force (Edwards, 2009). Iniciativní role municipalit, také vzhledem k jejich relativní malé síle a roztržitosti správy však byla spíše omezená. Iniciativy výstavby při londýnských nádražích byly plně v rukou BR a soukromých developerů; městské části se skrze vyjednávání nad udělením plánovacího povolení snažily o získání kompenzačních-benefitů pro místní komunity. I tato praxe se však pod vlivem měnícího se politického klimatu a zavedením celoměstské úrovně správy pomalu proměňovala.

Londýnská plán (Greater London Authority, 2004) deklaroval nutnost většího provázání dopravních projektů s výstavbou tak, aby se zredukovala potřeba využití osobního automobilu, a aby byly při nastávajícím tlaku na růst využity primárně zdroje uvnitř

města. K zajištění vlivu nad rozvojem významných transformačních území byla později zavedena možnost přímého vstupu starosty do povolovacího procesu, který byl v gesci municipalit. Po zkušenostech s několika zásadními londýnskými projekty (Canary Wharf, Liverpool Street Broadgate) a rostoucích životních nákladech začalo také silně rezonovat téma kompenzace dopadů nového developmentu na sociální a ekonomické prostředí stávajících obyvatel.

6. 1. 5. Kontext uzlu a místa

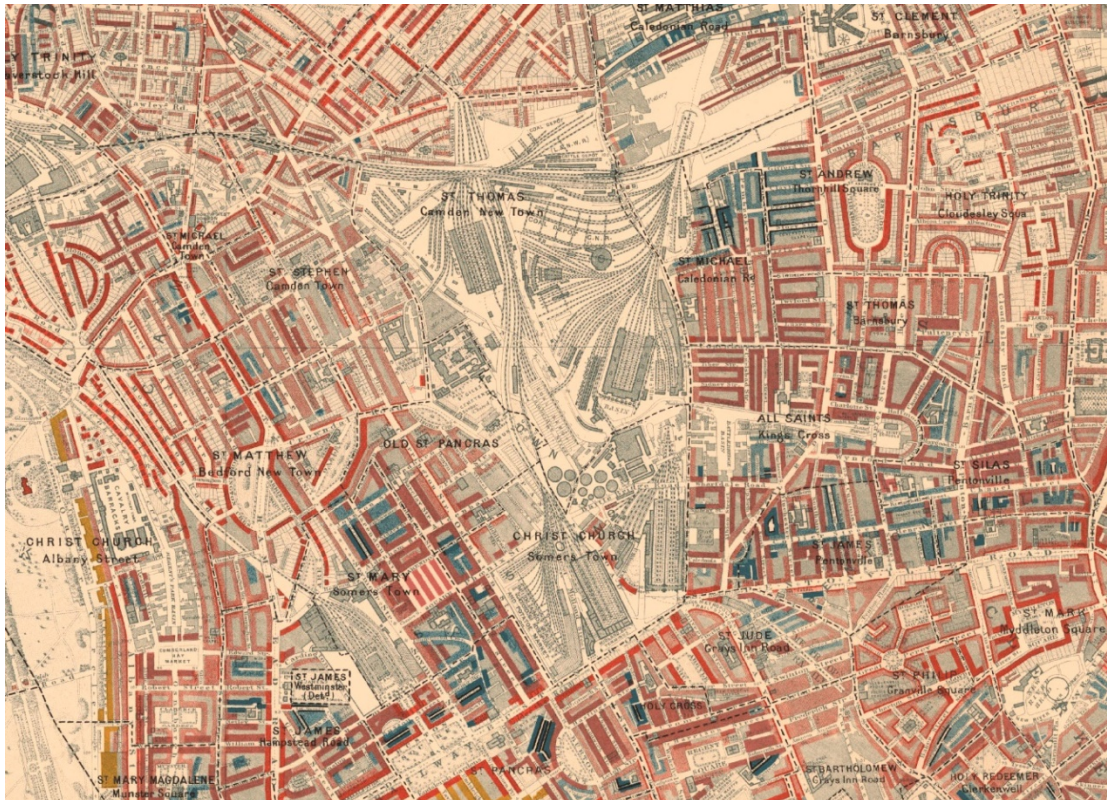
Formování uzlu a místa

Severní okraj londýnského City zůstával ještě hluboko v 18. století enklávou venkovského charakteru. Změnu přineslo až dokončení Euston Road v roce 1756, které umožnilo výstavbu nízkopodlažního dělnického bydlení na sever od této ulice. Radikální proměnou prošlo území až s vybudováním plavebního kanálu Regent's Canal roku 1820. Po něm se z Birminghamu a oblasti Midlands do Londýna dopravovalo zboží i potřebné suroviny pro rozvoj zdejšího průmyslu. V místě vyrostla plynárna, dělnické bydlení a brzy další průmyslové podniky. Ve snaze zlepšit image místa byla na nedaleké křižovatce vztyčena socha krále Jiřího IV (King George IV); vydržela na místě jen několik let, ale stačila zakořenit v podobě názvu místa – King's Cross.

První železnicí v území byla The Great Northern Railway, která spojovala Londýn a York. Společnost na svých pozemcích postavila nádraží, nákladní terminál a depo pro parní lokomotivy. Současná budovu nádraží King's Cross byla postavena roku 1852 podle návrhu Lewise Cubitta, o dva roky později vyrostl v její blízkosti hotel Great Northern Hotel od téhož architekta. Konkurenční železniční společnost Midland Railway dokončila v roce 1868 trať, spojující Bedford a Londýn s koncovým nádražím St Pancras podle návrhu architekta William Barlowa. V roce 1876 potom následovalo dokončení hotelu The Midland Grand Hotel od architekta George Gilberta Scotta.

Obě nádraží s přidruženými hotely byla postavena na pozemcích za Euston Road, tedy mimo středostavovské čtvrti vnitřního města. I přesto došlo během výstavby k rozsáhlým demolicím, jen kvůli výstavbě nádraží St Pancras bylo vysídleno kolem 12.000 lidí (Bishop a Williams, 2016, s. 19). Konfigurace obou nádraží nepočítala s přestupy, nutnost propojení jednotlivých nádraží ale řešila první podzemní linka metra. The Metropolitan Railway, dokončená roku 1863, propojovala nádraží Paddington, Euston a King's Cross.

Kromě dvou nádraží pro osobní dopravu se ke konci 19. století stal King's Cross také významným uzlem nákladní dopravy, branou, kterou do Londýna proudilo uhlí, obilí a další zboží a suroviny. V území vyrůstaly další budovy – sýpka Granary Building (1852, architekt Lewis Cubitt), sklady uhlí Eastern a Western coaldrops (1851 a 1860s), ubytování pro pracovníky na železnici Stanley Buildings (1864-65), nové plynojemy (1880-1890) nebo klub a tělocvična pro německou gymnastickou společnost – German Gymnasium (1864-65). V okolí pokračovala výstavba ubytování pro místní pracovníky, čímž se dále zotřovala hranice mezi blahobytným územím City na jih od Euston Road a bydlením pro chudé na sever od této ulice, jak to ve svých mapách zaznamenal sociální vědecký a filantrop Charles Booth (London School of Economics, 2016;



Obr. 11: Stav území na přelomu 19. a 20. století, zaznamenaný v sociálním výzkumu Charlese Bootha. Zdroj: London School of Economics, 2016.



Obr. 12: Stav území po zahájení přestavby obou nádraží, cca 2001. Zdroj: Argent, 2014.

Sociální kontext místa

Ve druhé polovině 20. století s přechodem na kontejnerovou nákladní dopravu celý komplex zvolna pustl. Ztráta pracovních míst měla ničivý dopad na místní ekonomiku a sociální prostředí, ve čtvrti prudce rostla kriminalita, prostituce a drogová závislost. V 80. letech byl King's Cross oblastí s nejnižšími nájmy kancelářů z celého centrálního Londýna, s obchodní vybaveností beze změny už od 19. století. Oblast byla hustě osídlená nízkopříjmovými skupinami obyvatel, nájemníky městských bytů (council tenants) a místními podniky. Nízké nájmy a volné průmyslové prostory zároveň lákaly umělce, kluby a postupně se zde rozvinula specifická subkultura. V Culross a Stanley Building – někdejších dělnických domech přímo v transformačním území – se usídlily komunity squatterů. Na místě se nacházelo ale také golfové cvičiště, okruh pro motokáry, odstavná parkoviště, noční kluby nebo malé podniky s krátkodobými nájmy.³²

Samotné transformační území se nachází na rozhraní městských částí Camden (většina pozemků) a městské části Islington (malá trojúhelníková část za York Way). Historicky přítomná různorodost městské části Camden se na počátku devadesátých let vyostřila do podoby extrémních sociálních kontrastů. Byla místem s enormním rozpětím ukazatelů etnicity, ekonomiky i sociální oblasti. Statistiky vykazovaly vysoké nerovnosti v příjmech domácností, zaměstnanosti, zdraví, vzdělání, úrovni bydlení i míře kriminality. Jak uvádí Bishop a Williams (2016, s. 45), mezi sousedními okrsky městské části byl až 15letý rozdíl v očekávané střední délce života. Tradiční dělnické okrsky s relativně horší kvalitou života se nacházely kolem Euston station a v Camden Town, východně a severovýchodně od transformační oblasti King's Cross. Podobně jako Camden na tom z hlediska sociálních a ekonomických ukazatelů byla i čtvrť Islington, sousedící s územím King's Cross na západě.

Camden byl kontinuálně mezi lety 1971 a 2006 pod vládou Labour party. Priority šéfky kabinetu (leader of the council) Jane Roberts, která nastoupila do čela městské části v roce 2000, byly v boji proti nerovnostem a ve zlepšování kvality života. Tyto priority se propály i do místních strategických dokumentů.

Prostorový kontext místa

V době výstavby v polovině 19. století byly obě historické nádražní budovy svými odjezdovými halami orientovány do Euston Road, významné ulice, která tvořila první vnitřní okruh kolem londýnského City. Prominentní pozici v rozmístění obou nádraží hrály oba hotely: Great Northern Hotel tvořil segment z boku King's Cross Station, Midland Grand Hotel utvářel přímo průčelí nádraží St Pancras. Na jih od Euston Road s nádražími sousedí londýnské City, se svými výstavními čtvrtěmi jako je Bloomsbury nebo St Giles a řadou univerzit a kulturních institucí (British Museum nebo University College London).

Území z východu pevně ohraničuje ulice York Way, vedoucí po vnější hraně nádraží a kolejiště King's Cross; od středověku významná spojnice jednoho ze sídel anglických králů Gray's Inn a obchodního městečka High Barnet. Dále na východ od York Way

³² Atmosféru místa těsně před přestavbou zachytil v roce 2001 videoklip k písni U2 - Walk On (U2, 2020).

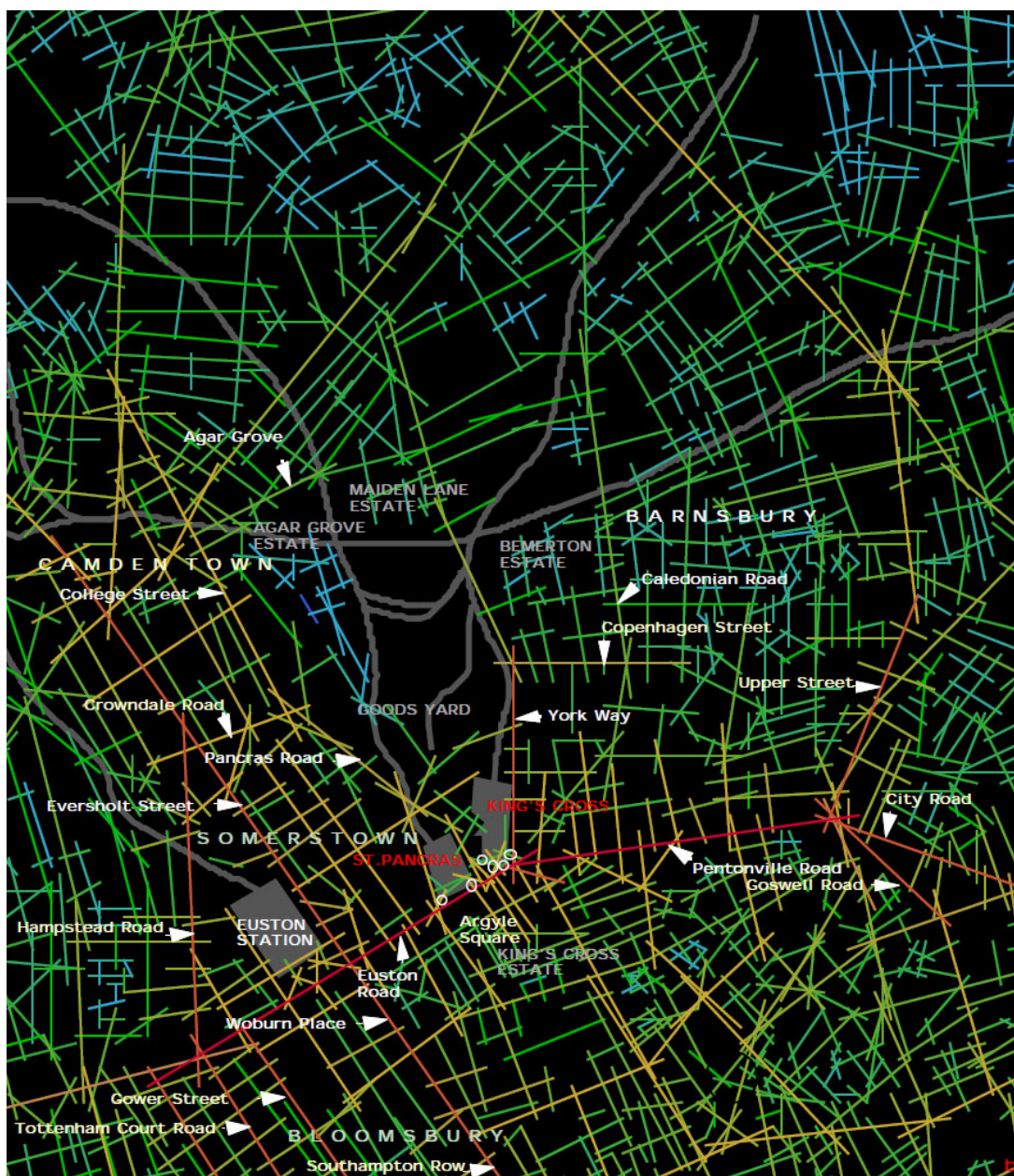
s územím King's Cross sousedí nízkopodlažní obytná zástavba Islingtonu: sídliště Barnsbury a Bemerton, která ve druhé polovině 20. století nahradila původní dělnické řadovky. Historická tradiční zástavba byla zachována jen v několika blocích na sever od Euston Road. Uchován byl také obytný okrsek Thornhill, v němž se nachází památkově chráněná viktoriánská výstavba, určená původně pro vyšší třídu.

Na západní straně dnešního nádraží St Pancras se rozkládalo zázemí nákladového nádraží, než udělalo v osmdesátých letech 20. století místo pro nové sídlo britské knihovny (British Library). Nádražní areály v těchto místech byly nicméně i historicky protkány cestní sítí: Midland Road a St. Pancras Road. V úzkém sevření mezi nádražím St Pancras a nedalekým Euston station byly původní dělnické řadovky čtvrti Somers Town, bydlení velmi nízkého standardu, nahrazeno ve druhé polovině 20. století sídlištěm s nízkopodlažními bytovkami. Sídliště pokračují také na sever od Pancras Road, kde se uprostřed zahrad nachází historický kostel St Pancras Old Church a areál nemocnice.

Rozsáhlé území na sever od obou nádraží zabíral železniční provoz a na něj navázané průmyslové a skladovací areály. Kolejovou spleť, která převádí vlaky ze dvou nádraží do třech směrů, doplňuje pozemní trasa londýnského metra Overground. K původní řadové zástavbě na sever od této trati přibýlo v poválečném období sídliště Maiden Lane v místě někdejšího železničního zázemí, a rozsáhlý park a sídliště Caledonian Park v místě bývalých jatek.

Paksukcharern Thammaruangsri analyzovala prostorové kvality jedenácti londýnských terminálů a jejich okolí a zkoumala jejich potenciál být místy, dostupnými a dobře integrovanými do místní sítě pěších tras (Thammaruangsri, 2003). Ve srovnání s deseti dalšími londýnskými nádražími konstatuje, že v případě King's Cross a St Pancras „terminály a přilehlé pozemky kompletně rozrušily kontinuitu urbánní mřížky, způsobily rozsáhlou cézuru ve struktuře uliční sítě“ (Thammaruangsri, 2003, s. 230). Toto prázdné místo uprostřed je obklopeno různorodou zástavbou tradičních bloků, několika enklávami poválečných sídlišť a průmyslových areálů. Struktura ulic se přitom chová jinak na sever a východ od King's Cross, a jinak na západ a jih.

Na východ a sever od území probíhají dominantní ulice severojižním směrem (York Way, Caledonian Road), aniž by byly integrovány s podobně významnými východozápadními ulicemi (Copenhagen Street); mezilehlá uliční síť je kusá a větví se. Nevznikají místa integrované mřížky, a nevytváří se identifikovaná subcentra. Na západě a jihu od King's Cross je uliční síť hustší, severojižní směry (College Street, Eversholt Street, Pancras Road) jsou integrovány se směry západovýchodními (Euston Road, Crowndale Road), tedy vytváří mřížku, typickou pro urbánní centra a subcentra. Enklávy sídlišť jsou potom včleněné do funkční urbánní mřížky, což se projevuje také na charakteru hlavních ulic, jejich obchodech a vybavenosti (Obr. 13).



Obr. 13: Space syntaxová analýza itnegrace uliční sítě v okolí nádraží King's Cross a St Pancras, před realizací developmentu. Zdroj: Thammaruangsrri, 2003.

6. 2. Proces

6. 2. 1. První záměr výstavby na King's Cross

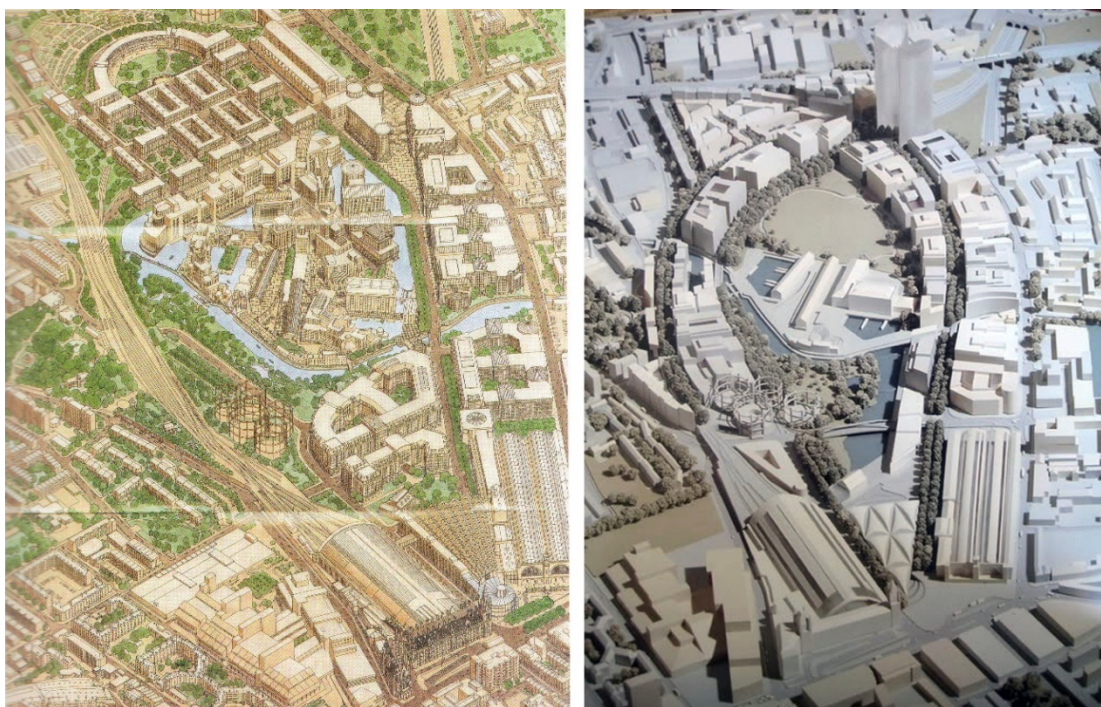
Prvním impulsem k úvahám nad developmentem tohoto území přinesl záměr výstavby vysokorychlostní trati v 80. letech 20. století. Dle prvních plánů měl být terminál vysokorychlostní trati umístěn v podzemí železniční stanice King's Cross. Developerská skupina Rosehaugh Stanhope, která měla zkušenosti s výstavbou vedle jiného londýnského nádraží, Liverpool Street – Broadgate, oslovila v roce 1984 British Rail. O

tři roky později, kdy se k umístění terminálu přiklonila také Komise sněmovny lordů, podepsali memorandum o vytvoření společného podniku (joint venture) jménem LRC – London Regeneration Consortium. Předpokladem bylo, že se v prostředí kancelářského boomu konce osmdesátých let podaří zopakovat komerční úspěch Liverpool Street – Broadgate, a zisky ze zhodnocených pozemků si rozdělí soukromý developer a British Rail, která jimi bude kompenzovat náklady na výstavbu vysokorychlostní trati. Protože cílem byla výstavba převážně kancelářského komplexu a na obzoru byla realizace potenciálně konkurenčního obchodního distriktu Canary Wharf, celý záměr byl pod značným časovým tlakem.

LRC podalo žádost o povolení záměru výstavby bezmála 1,1 mil. m² podlažních ploch v roce 1989. Záměr byl vypracován ve dvou variantách dvěma architektonickými kancelářemi. Oba návrhy překryly kolejiště na sever od stanice King's Cross deskou s novými budovami, koncentrovali kancelářské budovy na jižní stranu území poblíž obou nádraží a spíše obytné části do severní části území. SOM přišla s tradičnějším schématem – ve středu území s pitoreskním uspořádáním několika zachovaných historických domů, doplněných různorodou strukturou nad krajinou umělých kanálů a tradiční blokovou zástavbou v jednotné výšce 4-10 NP. Norman Foster navrhl ve středu území oválný park se solitéry muzeí zachovalých historických staveb (Bertolini a Spit, 1998, s. 196; Obr. 14).

Proti projektu se zformovala silná opozice místních obyvatel. Jejím jádrem byli aktivisté, protestující proti zbourání Balfe Street komplexu v sedmdesátých letech 20. století. Tradiční a dobře organizovaná skupina fungovala pod značkou KXRLG (King's Cross Railway Lands Group). Předmětem jejího nesouhlasu bylo intenzivní kancelářské využití; zpochybňovala ale v podstatě celé obchodní nastavení projektu, kdy drahou podzemní variantu terminálu bude nutné dotovat vysoce komerční výstavbou. Argumentovali tedy ve prospěch nadzemního terminálu St Pancras s vidinou snížení komerčního tlaku na celé území. V partnerství s místními developery přišli také s alternativním plánem využití území, s komunitně a sociálně orientovaným developmentem po vzoru londýnské Coin street (Bertolini a Spit, 1998, s. 190-192).

Projednávání plánu, předloženého konsorciem LRC, trvalo mnohem déle, než developeři předpokládali. Jeho neúspěšné zakončení v roce 1993 byl souhrou více faktorů, především finálního politického rozhodnutí o umístění terminálu vysokorychlostní trati na stanici St Pancras, a také hluboké recese počátku devadesátých let, během které řada developerů včetně Rosehaugh Stanhope skončila v nucené správě. I přes neúspěch projektu měla tato iniciativa dva zásadní výsledky: dobře organizovanou veřejnost s jasným názorem na budoucí podobu území a zkušenost efektivních konzultací mezi místní správou a veřejností.



Obr. 14: Projekty zástavby King's Cross z konce 80. let; SOM (vlevo) a Foster and Partners (vpravo).
Zdroj: Bishop a Williams, 2016.

6. 2. 2. Formování a předpoklady aktuální iniciativy

Single regeneration Budget

První pokus o development pozemků King's Cross definitivně skončil roku 1993; otázka rozvoje tohoto území už však zůstala otevřena. Na předpokládanou budoucí regeneraci území měla King's Cross připravit iniciativa, která se zformovala za účelem získání vládního grantu SRB – Single Regeneration Budget. Aktéry byli zástupci místních správ, železničních společností, obyvatel, podnikatelů i veřejných institucí. Iniciativa pracovala od roku 1996 s rozpočtem 37,5 mil. liber, během sedmi let vedla vzdělávací programy, programy prevence kriminality, regenerace bytového fondu a veřejných prostranství a také kampaň za zlepšení image místa. Jak uvádí Bishop a Williams (2016, s. 45), jejím hlavním přínosem bylo nastavení funkčního rámce kooperace mezi mnoha různými aktéry. Už tato iniciativa však měla opozici, a to z řad KXRLG; vyčítali jí marketingovou kampaň, která měla vylíčit místo jako špinavé, nebezpečné a sociálně problematické, aby vytvořila umělou poptávku po jeho zlepšení čili komercializaci. Tak jako u předchozího projektu, i nyní se ukazoval diametrální rozdíl mezi oficiálním narativem o světových ambicích Londýna, a představou některých místních skupin, které stály především o to, aby politici hájili zájmy místní komunity (Edwards, 2009).

Strategické dokumenty

Jak se podhoubí vztahů a očekávání protínalo s tehdejšími strategiemi? Starší dokumenty nastavovaly rozvoji King's Cross relativně slabý a vágně formulovaný rámec:

The Greater London Development Plan (Greater London Council, 1976) viděl v King's Cross potenciální lokalitu pro výstavbu kancelářských prostor, propojenou s rekonstrukcí dopravního uzlu. Jeho aktualizace z roku 1984 navrhovala limity rozvoje kanceláří a prosazovala zavedení podílu dostupného bydlení, místo jeho schválení však došlo ke zrušení celoměstské správy.³³ Ve stručném strategickém vládním dokumentu pro Londýn z roku 1989 (Strategic guidance for London) byl další rozvoj Londýna směřován k podpoře vize města jako mezinárodního centra obchodu (Bertolini a Spit, 1998, s. 187-188).

Souběžně vznikající strategické dokumenty městské části (Borough of Camden) identifikovaly některé sociální výzvy čtvrti a očekávání, která s jejím rozvojem představitelné městské části spojovali: respekt k průmyslovému dědictví, hledání rovnováhy mezi zájmy celoměstskými a lokálními, podpora místního obchodu a místních komunit (Borough Plan of Camden, 1987 a Community Planning Brief, 1988). Formulace byly nicméně poměrně obecné, iniciativa byla ponechána případným developerům (Bertolini a Spit, 1998, s. 198)

V později vydaném celoměstském dokumentu Strategic guidance for London planning authorities z roku 1996 (Government office for London, 1996) bylo King's Cross vyznačeno jako oblast klíčových příležitostí pro centrální oblast (Central Area Margin Key Opportunities). Cílem bylo umístit sem kombinaci různých funkcí s převahou komerčních prostor, s maximální hustotou a co nejbližší nádraží. Zároveň výstavba bytů a občanského vybavení měla napomoci regeneraci místní komunity. Byla požadována výstavba čtvrti se zřetelnou identitou, která by pozvedla znaky historické a památkové důležitosti místa. Jak Londýnský plán, tak lokální Unitary Development Plan reflektoval tyto záměry (Urban Land Institute, 2014; Bertolini a Spit, 1998, s. 188).

Londýnský plán, připravovaný souběžně s plánováním a vyjednáváním parametrů zástavby území v letech 2000–2004, identifikoval nutnost rozvoje centrálních funkcí pomocí intenzivního rozvoje vnitřního města; King's Cross se v této vizi nachází přímo na hranici centrální zóny aktivit (Central Activities Zone), a zároveň je po Nine Elms-Battersea nejrozsáhlejší tzv. zónou příležitostí (Opportunity Area) – oblastí strategických příležitostí pro smíšené funkce (Greater London Authority, 2004, s. 228-229, 232-234). Konkrétně to měla být vysoká intenzita obchodních funkcí a bydlení, za vhodné považují konferenční centrum; plán by měl být realizován s ohledem k historickému dědictví a kvalitě životního prostředí s minimálním využitím osobních automobilů (Greater London Authority, 2004, s. 236)

V polovině devadesátých let, uprostřed uzdravující se ekonomiky, s rozhodnutím o umístění terminálu vysokorychlostní trati a s navázanými vzájemnými vztahy a deklaroványi očekáványi nastala vhodná příležitost ke druhému pokusu o regeneraci území.

³³ Šlo o dokument, zpracovaný institucí GLC (Great London Council). Plán se nikdy nepodařilo schválit, místo toho byla celoměstská úroveň správy a s ní i GLC v roce 1986 zrušena (Derecki, 2023).

6. 2. 3. Nastavení rámce pro vyjednávání

Změnou v umístění terminálu vysokorychlostní trati došlo také ke zmenšení rozsahu území, které mohlo být přestavěno na jinou funkci. Zatímco původní řešení s terminálem v podzemí stanice King's Cross mohlo počítat s 55 ha pozemků, rozhodnutí o umístění nadzemního terminálu na nádraží St Pancras zmenšilo tuto plochu na 27 ha (Edwards, 2009). Historickými pozemkovými přesuny došlo k situaci, kdy část území na sever od Regent's Canal v okolí sýpky Granary byla v majetku soukromé společnosti Excel. Zbývající část rozvojových ploch zůstala v majetku British Rail, resp. britské vlády, která je zahrnuje do svého obchodního modelu výstavby vysokorychlostního spojení.

V roce 1996 vypsal britská vláda tendr na výstavbu CTRL, ve kterém zvítězilo konsorcium LCR – London and Continental Railway. Kontakt byl nastavený tak, aby výstavbu CTRL včetně terminálu financoval z poloviny stát a z poloviny konsorcium, přičemž po dokončení výstavby měla infrastrukturu odkoupit a dále spravovat společnost Railtrack. LCR mělo svůj podíl výstavby CTRL financovat z licence na provozování vlaků Eurostar (spojů s kontinentální Evropou, které do zprovoznění St Pancras končily na nádraží Waterloo), a z developmentu pozemků v okolí nádraží St Pancras.

Společnost LCR přišla v samém počátku příprav s do té doby neobvyklým modelem vypořádání pozemkových nároků a budoucích zisků mezi zainteresovanými stranami: Společností Railtrack jako stávajícím správcem státních pozemků, konsorciem LCR jako budoucím majitelem těchto pozemků a společností Excel jako majitelem zbývajících částí pozemků. Budoucí profit měl být podle dohody rozdělen na základě procentuálního podílu rozlohy pozemků obou majitelů, s 5% poplatkem pro LCR jako projektového manažera.³⁴ Excel se tedy vzdal představy o zhodnocení právě svých konkrétních pozemků, což by značně determinovalo celý návrh.

LCR jako projektový manažer a hlavní hybatel developmentu vypsals následně v roce 1999 soutěž na partnera pro development území. Výběr probíhal formou dvoustupňové otevřené soutěže, v níž ovšem nebyl posuzován konkrétní masterplan. Hodnotícími kritérii byl participativní, konsensuální přístup k řešení problému, kvalita týmu se závazky konkrétních osob, finanční schéma dané nikoli konkrétní sumou, ale rovnici, která bude fungovat v dlouhodobém horizontu a maximalizuje nikoli okamžitý zisk, ale dlouhodobou hodnotu (Bishop a Williams, 2016, s. 39).

V této soutěži zvítězila developerská společnost Argent, která měla za sebou úspěšnou regeneraci území Brindley place v Birminghamu, a která ke spolupráci přizvala specialistu na bytový development, společnost St George. Založili společný podnik King's Cross Central Limited Partnership (KCCLP), do něhož LCR (resp. stát) a Excel poskytli pozemky a developeři finance na přípravu a výstavbu v poměru jedna ku jedné. Odhad hodnoty ceny pozemků odložili až na dobu po vytvoření masterplanu. KCCLP se tak stal jediným budoucím majitelem pozemků. Nastavit smluvní vztahy se podařilo také

³⁴ Dle vzpomínek Petera Bishopa (Bishop a Williams, 2016) byly důležitým předpokladem osobní vztahy obou ředitelů – Stephena Jordana u LCR a Rogera Manna u Excel – na základě jejich předchozí spolupráce. Pro oba aktéry byl hlavním cílem co nejkvalitnější, komplexní rozvoj celého území bez ohledu na hranice pozemků.

s vládou, která netrvala na tom, že musí pozemky okamžitě podat, ale souhlasila s jejich vložením do společného podniku a s celkovým finančním vypořádáním až po získání plánovacího povolení.

Argent si ke spolupráci na projektu vybral tři týmy architektů: Allies and Morrison, Porphyrios Associates a Townshend Landscape Architects. S některými z nich měli dobrou zkušenost ze spolupráce na birminghamském projektu Brindley place. Záměrem však bylo také přinést několik různorodých architektonicko-urbanistických přístupů a tím se vyhnout tvorbě čtvrti v určitém stylu.

Začala jednání s městskou částí Camden, na jejímž území se velká většina transformačního území nachází. Městská část si byla vědoma enormního úkolu, který před ní stál, a nerovné pozice, ve které se nacházela vůči silnému konsorciu soukromých partnerů. Okamžitě tedy uvolnila finance pro posílení svého oddělení plánovačů (Environment Department, King's Cross Team), aby drželi krok se soukromými developery. Městská část Islington, na jejímž území se nacházel menší trojúhelníkový pozemek za York Way, uzavřela s městskou částí Camden dohodu, že Camden bude vyjednávat i v jejich zájmu.

6. 2. 4. Proces plánování

Od počátku byla mezi Argentem a LCR shoda na tom, že má-li být návrh komplexní a promyšlený, půjde zřejmě o dlouhý proces. Mezní datum pro zahájení výstavby nové čtvrti bylo pro zainteresované aktéry dáno termínem zprovoznění terminálu CTRL St Pancras. V začátcích jednání o parametrech nové čtvrti byla příprava terminálu St Pancras už v pokročilém stádiu, se zprovozněním terminálu se počítalo k roku 2007. Jednání nad podobou nové čtvrti začala v roce 2000, celý proces plánování a vyjednávání trval nakonec 6 let, slovy Petera Bishopa se jednalo „o pravděpodobně jednu z nejvíce vyčerpávajících debat nad developmentem vůbec“ (Bishop a Williams, 2016, s. 2).

Obvyklý způsob zahájení práce na velkém projektu by bylo zpracování masterplanu, nad kterým by obě strany začaly vyjednávat podmínky zástavby – její charakter, funkční mix a kompenzace dopadu výstavby na okolí, tedy podíl dostupného bydlení nebo vybavenost, kterou uhradí developer. V tomto případě však byl postup pozvolnější. Zástupci Argentu a Camdenu mezi sebou nastavili tzv. konvergentní vyjednávací proces. V plánování postupovali od obecných principů a celkové strategie až po konkrétní řešení a detail. V každé ucelené fázi každý z nich zpracoval dokument, který nechal ve své režii projít veřejnými konzultacemi. S výsledky se vracel ke společnému jednacímu stolu. Tak došlo k tomu, že byl návrh s veřejností konzultován průběžně během celého období příprav.

Argent a Camden se intenzivně scházeli od začátku roku 2001 a pracovali na společné bázi idejí, vizí, teorií a principů. Prvotní dokument, který zpracoval Argent, byla brožura Principy humánního města (Principles for a Human City; Argent St George, 2001a), v níž byly stanoveny některé obecné principy toho, co dle názoru developerů utváří příjemnou čtvrť, např. dobrá dostupnost, mix funkcí nebo péče o historické budovy.

Reakcí byla brožura Camden, která shrnovala výchozí principy z pozice veřejné správy – Na cestě k integrovanému městu (Towards an Integrated City; London Borough of Camden, 2001). Camden se v něm zabýval otázkou, jak vytvořit pevné fyzické, ekonomické a sociální vazby mezi novým developementem a okolím.

Na konci roku 2001 vydávají společnosti, sdružené do KCCLP stostránkový dokument s názvem Parametry regenerace (Parameters for Regeneration; Argent St George, 2001b). Jedná se o shrnutí veškerých podkladů a limitů, které se k rozvoji území vážou, Jejich motivací ke zveřejnění tohoto dokumentu byla snaha mít při konzultacích informované partnery z řad veřejnosti.

Zkraje roku 2002 byla vyhotovena první verze masterplanu, která prošla recenzním řízením v rámci Komise pro architekturu a vystavěné prostředí (Commission for Architecture and the Built Environment, CABE, únor 2002) a konzultací s orgány památkové péče (English Heritage, březen 2002).

Během roku 2002 byly publikovány další dokumenty konkretizující společnou vizi rozvoje. Nejprve vydala městská část dokument King's Cross – Camden's Vision (06/2002; London Borough of Camden, 2002), kterou ozrcadlili ze svého pohledu developeři publikací A Framework for regeneration (Argent St George, 2002).

Během roku 2003 byl ze strany městské části aktualizován místní plán (Unitary Development Plan – UDP) a dále byly intenzivně připravovány a konzultovány konkrétní instrukce pro developery. Developeři dále pracovali na masterplanu a dokumentaci k plánovacímu povolení.

Aktualizace UDP směřovala k uvedení strategie městské části a v této fázi už dosti robustní vize pro King's Cross do souladu s paralelně vznikajícím londýnským plánem. Hlavním bodem aktualizace byla specifikace požadovaného podílu dostupného bydlení tak, aby byl tento s Londýnským plánem v souladu (London Borough of Camden, 2003).

K východiskům a požadavkům tak, jak je postupně formulovala a zveřejňovala městská část Camden, se připojil také sousední Islington. Plánovací instrukce pro developery (King's Cross Opportunity Area Planning and Development Brief, 01/2004) už schvalovali jako společný dokument (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2004).

Nejobjemnějším dokumentem byla dokumentace pro plánovací povolení. Plánovači, architekti a jejich právní týmy přišli s návrhem hybridní formy dokumentace, s níž se šlo žádat o povolení. Na hlavní území a trojúhelníkové území v Islingtonu byly podány dvě rámcové žádosti (outline planning application). Čtyři úplné žádosti (full planning application) byly předložena na památkově chráněné budovy, u kterých byla tato forma vyžadována, a čtyři další plné žádosti kvůli zásahu do památkově chráněných zón (Argent King's Cross Ltd, 2005).

Samotný proces povolování běžel ve dvou kolech, kdy byla nejprve předložena dokumentace a požádáno o povolení (05/2004), následoval intenzivní proces konzultací a revize návrhu, poté následovalo druhé předložení dokumentace a druhá žádost

o povolení (09/2005), další kolo konzultací a úprav plánu, než došlo k samotnému jednání plánovací komisi.

Jednání Kontrolní komise rozvoje (Development Control Subcommittee) se konalo během dvou večerů v březnu roku 2006, většinou dvou hlasů se podařilo záměr schválit. Schválení dodatku a kompenzací bylo nicméně odloženo až na prosinec téhož roku, tedy po volbách, které se konaly na jaře. Se zahájením výstavby nicméně Argent čekal až na předpokládané odvolání ze strany KXRLG. To se týkalo procesních náležitostí a bylo uzavřeno v květnu 2007.

Městské části Camden a Islington během postupné výstavby monitorují situaci a přicházejí s plány a opatřeními, která mají za cíl nasměrovat energii a investice do míst, kde z toho bude mít místní komunita největší užitek. Na jaře 2012 tak přišli s Plánem pro širší oblast King's Cross (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2012). V tomto plánu identifikují průřezová témata (komunita a bydlení, pohyb a propojení, lokální ekonomika, obnova a development) a vytvářejí akční plán opatření a investic, navázaný na další místní programy, např. Camdenský Program komunitních investic (CIP – Community Investment Programme).

Strategie a dokumenty plánovací fáze – shrnutí

Souhrnný podklad k zahájení konzultací

- Parameters for Regeneration (12/2001) (Argent St George, 2001b)

Formování strategie a zadání

- Principles for a Human City (07/2001) (Argent St George, 2001a)
- Towards an Integrated City (10/2001) (London Borough of Camden, 2001)
- Camden's Vision (06/2002)
- A Framework for regeneration (Argent, 08/2002)

Finální zadání – instrukce pro developry

- King's Cross Opportunity Area Planning and Development Brief (01/2004) (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2004)

Místní plán – oficiální plánovací dokument městské částí

- Aktualizace Unitary Development Plan: Camden UDP Deposit Draft 2003. Section 9 – King's Cross Opportunity Area – Area Action Plan (London Borough of Camden, 2003)

Dokumentace k plánovacímu povolení

- Outline planning application – Masterplan a reserved matters + Full planning application – vybrané objekty a prostory – původní, revidovaná a přeložená verze

- Zdroj informací: King's Cross Central: Main Site Revised Development Specification (Argent King's Cross Ltd, 2005)

Další strategie městské části

- King's Cross: shaping the future. A plan for the wider King's Cross area (2012) (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2012)

Akteři zapojení v procesu vyjednávání

Městská část Camden i Argent lavírovali mezi snahou o co nejširší konzultace a otevřenost procesu, a mezi vědomím extrémní složitosti projektu, pro jehož efektivní vedení je omezený počet aktérů s rozhodovací pravomocí zcela klíčový. Okruh intenzivněji zapojených aktérů nastavili tak, aby se především vyhnuli veřejnému vyšetřování (public inquiry), tedy situaci, kdy by o udělení plánovacího povolení rozhodl nezávislý orgán bez ohledu na přání zástupců městské části či už dojednané kompenzace. Speciální vyjednávací strategii tak aplikovali vůči těm aktérům, kteří mohli svým nesouhlasem veřejné vyšetřování vyvolat: vůči městské části Islington, londýnskému starostovi a památkářům (English Heritage).

První londýnský starosta, někdejší labouristický zastupitel městské části Camden, Ken Livingstone, byl projektu od začátku velmi nakloněn. Stál o to, aby King's Cross zhmotnilo londýnské ambice, a byl velmi otevřen myšlence výškových budov, přestože jejich výstavbu platné regulativy neumožňovaly. Dle vzpomínek Petera Bishopa (Bishop a Williams, 2016, s. 61) byla podpora starosty tomuto záměru natolik srdečná, že u plánovačů městské části vzbuzovala obavy z podkopávání jejich snahy o vyjednání co nejvýhodnějších podmínek pro místní obyvatele. Městská část nastavila s GLA pravidelná pracovní setkání a upravila vlastní rozvojový plán tak, aby byl v souladu s připravovaným londýnským plánem – tak, aby starosta neměl důvod k aktivnímu převzetí rozhodovací pravomoci. Pravidelná setkání s památkáři (English Heritage) byly dle téhož aktéra také konstruktivní; zástupci konsorcia LCR navázali pozitivní vztahy už během iniciativní a příkladné rekonstrukce hotelu St Pancras Chambers a přestavbě nádraží St Pancras.³⁵

„V městských radách nás vítali s otevřenou náručí, starosta starosta se chtěl pustit do práce a GLA (Greater London Authority) chtěla dotáhnout proces do konce. Dnes je to složitější.“

Roger Madelin, výkonný ředitel Argent PLC (citace z Bishop a Williams, 2016, s. 40)

Bishop a Williams (2016, s. 153–155) zároveň popisují komplikované vztahy uvnitř městské části samotné: mezi aparátem úředníků – odborníků plánovačů, a politickou reprezentací. Kromě úředníků měli dobrý přehled o průběhu prací také radní městské části, především díky Jane Roberts, předsedkyni camdenské městské rady. Zastupitelé, a především členové komise, kteří měli rozhodovat u udělení plánovacího povolení, však nebyli s průběhem a výsledky vyjednávání seznamováni.

³⁵ Přesto se během procesu plánování vyskytlo několik dalších sporných bodů, které měly v následujících letech dopad na celkový záměr, viz. Následující kapitola

6. 2. 5. Masterplanning a další parametry projektu

Tvorba masterplanu

Úvodní společný dvoudenní workshop se konal v únoru a březnu roku 2001. Více než na návrh samotný byl zaměřen na postupné budování společného základu – vizuálního jazyka, teorie urbanismu a historických precedentů, urbanistických principů a zevrubných analýz jiných velkých projektů.

„Tyto myšlenky nebyly radikální. Důležité je, že celý tým profesionálů je kolektivně odvodil, patřily mu, chápal jejich důsledky a byl ochoten je aplikovat v dalším procesu.“ (Bishop a Williams, 2016, s. 77)

Od počátečních fází až po dokončení se architekti a plánovači pokoušeli udržet několik zásadních principů rozvoje území (Allies a Haigh, 2014):

- zachycení urbanistické podstaty Londýna jakožto města bez velkých monumentálních přestaveb
- urbanistický plán jako rozvrh pro různorodé budovy – prostor pro klasickou i moderní architekturu
- geometrie plánu daná mnoha prvky i překážkami (dvě nádraží, kolejiště, historické budovy, kanál)
- uchování co největšího počtu historických budov
- severojižní orientace: přivést lidi od nádraží severním směrem na hlavní veřejný prostor v centrální části území
- zajistit západovýchodní propojení navzdory bariérám v západním a severním směru: administrativně součást Camdeny, geograficky součást Islingtonu
- heslo „další kus Londýna“: podobná zrnitost, měřítko a charakter; splynout se svým okolím fyzicky, sociálně i ekonomicky
- princip lidského měřítka

Týmy dále rozpracovaly tyto principy v jednotlivých tématech, jako je vytvoření destinace, měřítko budov, sekvence prostorů, aktivní parter, mix funkcí, veřejný prostor, měřítko parcel, doprava, schopnost vývoje v čase, různorodost, adaptabilita, dlouhodobá správa atd. (Obr. 15). Týmy testovaly a ověřovaly prostorové parametry návrhu na reálných, často ikonických, veřejných prostorech, jakými jsou barcelonská třída Las Ramblas nebo bazilika v plánu pro Štrasburk (Allies a Haigh, 2014).

První verzi masterplanu prezentovaly týmy v únoru 2002 před Komisí pro architekturu a vystavěné prostředí (Commission for Architecture and the Built Environment – CABE). Dočkali se zde zklamání reakcí, návrh následně nepodpořili ani památkáři (English Heritage). Hlavní výhrady směřovaly vůči promarněnému potenciálu k vytvoření silného charakteru, k nedostatečnému propojení směrem k Islingtonu a k zamýšlené demolici Great Northern Hotel, která měl uvolnit místo prostornému náměstí mezi oběma nádražními budovami.

„většinu zbývajících času zabralo posledních 10 procent vývoje designu, aby plán fungoval“ (Graham Morrison v Bishop a Williams, 2016, s. 86)

Druhá prezentace upraveného masterplanu před CABE v červenci roku 2002 dopadla mnohem lépe. Architekti prezentovali stejný masterplan, ale s vyzrálějším řešením, lepším zakomponováním historických objektů, zachování budovy Great Northern Hotel včetně námětu na vytvoření kryté půlkruhové odjezdové haly, a návaznost na okolí. Následovala fáze prověřování masterplanu v prostorových souvislostech – každý veřejný prostor se všemi okolními budovami, proporce a rozměry, srovnatelné příklady prostor; testování funkcí v parteru včetně denní a noční varianty.

Možnosti prostupů – napojení na okolní čtvrti testovala nezávisle na hlavním týmu společnost Arup, lepší propojení s Islingtonem prověřovala společnost EDAW v rámci návrhu regenerace přilehlého sídliště Bemerton Estate. Konečná podoba masterplanu vznikala více než čtyři roky – v dialogu tří architektonických týmů, za konstantní oponentury ze strany plánovačů městské části a konzultacemi členů CABE a památkářů.

Dokumentace projektu k plánovacímu povolení je členěna do šesti částí:

- úvod
- informace o území
- definice a popis celkového rozvojového plánu a parametrů, vztahujících se k celé ploše území: funkční skladba a vybavenost, kapacity, skladba bytů, parkovací koeficienty, využití podzemních podlaží, zelené střechy apod.
- popis 21 výkresů (měřítko 1:4.000), které jsou součástí specifikace developmentu, věnují se konkrétním aspektům návrhu: výšky budov, přístup a doprava, využití území, památkově chráněné objekty, technické sítě apod.
- vysvětlení krajinářských řešení hlavních veřejných prostor
- popis etapizace, milníků realizace a závazků, které se k nim vztahují

Hlavní výkres dělí území do 20 zón (zpravidla rozsah bloku nebo domu), k zónám vztahují regulativy, např. maximální kapacity jednotlivých funkcí a jejich umístění, procento podlahové plochy, která smí přesáhnout základní výškový limit nebo typy specifikaci pro jednotlivé ulice a propojení (Obr. 16). Řada parametrů je taky mírně odlišná pro jižní a severní část území, kde dělící linií je Regent's Canal – rozdíl je dán svažitostí terénu i předpokládanou jinou převažující funkcí.

Dokumentace obsahuje poměrně detailní textové specifikace pro jednotlivá veřejná prostranství – včetně umístění vodních prvků, stromů, materiál povrchů nebo rozmístění kolostavů a dalšího mobiliáře. Tyto popisy nejsou úřední abstrakcí, vznikly na základě předložených a projednaných detailních návrhů, které jsou součástí předložené dokumentace. Každá jedna z navrhovaných ulic je specifikována svým účelem a charakterem, minimální skladbou uličního profilu, možností parkování, materiálovým řešením a možností zakrytí. Dokumentace obsahuje také povolení pro další podpůrné aktivity – od instalace CCTV a dopravního značení až po dočasné využití území.



Obr. 15. Schémata dokumentující proces návrhu masterplanu King's Cross. Zdroj.: Allies a Haigh, 2014.

Další parametry návrhu

Souběžně s návrhem fyzických parametrů prostředí, tedy masterplanu, byly v rámci plánovacího procesu dojednávány i další parametry budoucí čtvrti. Poměrně volné pole působnosti poskytovala tehdejší zákonná úprava kompenzací dopadů developmentu na okolí. Ta stanovila, že kompenzace musí být vázány na konkrétní území a že musí být

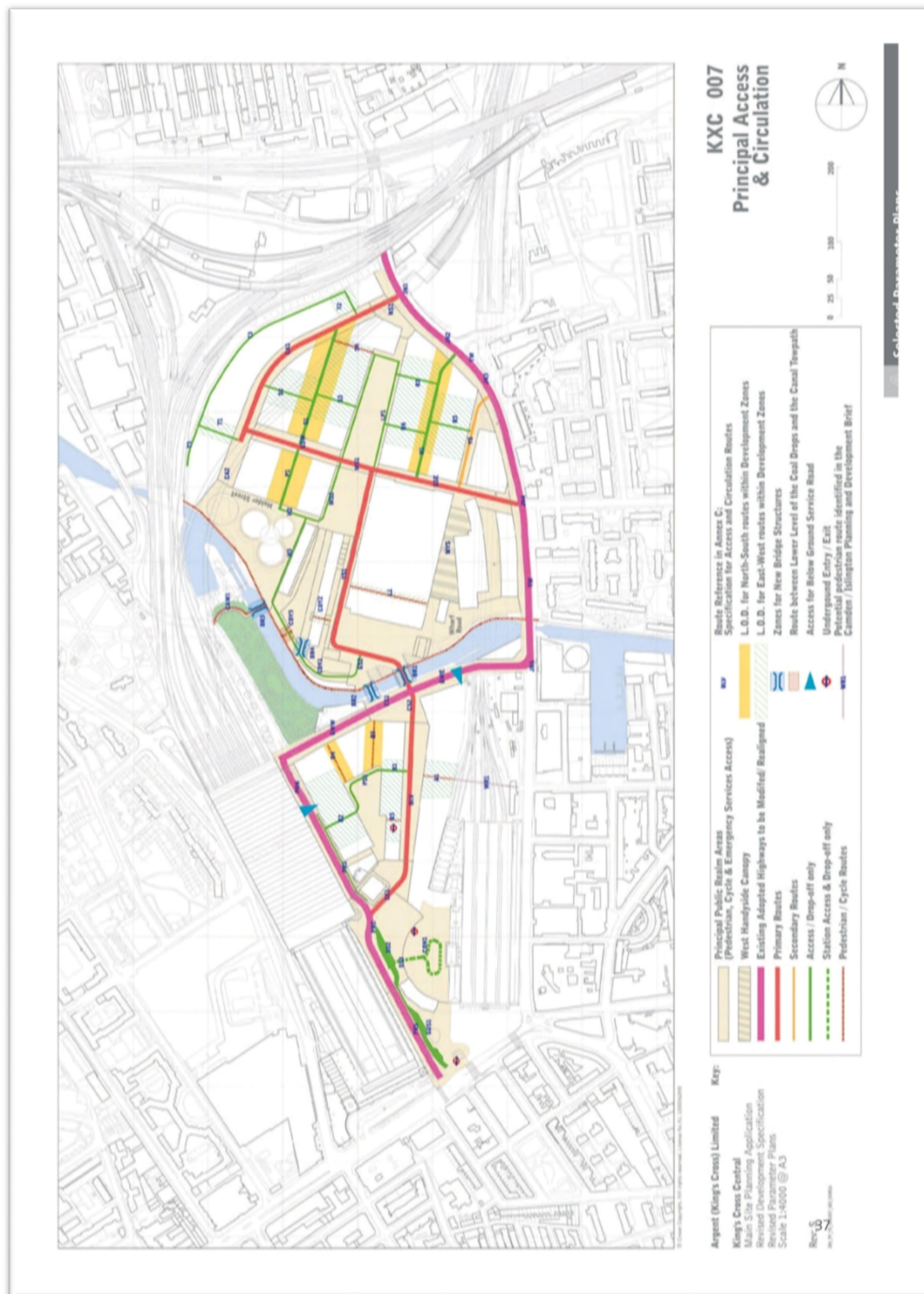
„přiměřené“. Co jsou však přiměřené kompenzace v situaci, kdy odhady výnosů jsou obchodním tajemstvím jedné z vyjednávacích stran a zároveň velmi nespolehlivou položkou? Slovy jednoho z developerů – je to jako platit daň z příjmu dřív, než vůbec něco vydělá (Roger Madelin citován v Bishop a Williams, 2016 s. 127).

Městská část Camden při vyjednávání o kompenzacích vycházela ze svých strategických priorit. Nejcitlivějším a zároveň pro městskou část Camden nejpodstatnějším tématem byla otázka bydlení – množství bytů, jejich podíl na celkové skladbě funkcí, jejich dostupnost a velikost. Množství bytů bylo váženo na lékárnických vahách. S minimálními požadavky Argentu na plochy kanceláří tak, aby výstavba vůbec ekonomicky dávala smysl, s požadavky Camdenu na veřejnou vybavenost a s nutností zachovat historické budovy se účastníci dopočítali minimálního počtu bytů 1.800 s možností cílit na 2.000 (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2004, s. 32). Finální dohoda, zanesená do revidovaných specifikací developmentu (Argent King's Cross Ltd, 2005), a vztahující se pouze k území v katastru Camdenu, zněla 1.700 bytových jednotek plus 650 jednotek studentského bydlení.

Podíl dostupného bydlení měl mít největší dopad na hodnotu developmentu, pro Camden byl toto ale klíčový parametr. Jednání začínala na 25 % dostupného bydlení na straně Argent a 50% podílem na straně městské části Camden. Ta měla oporu v Londýnském plánu i vlastním UDP, městská část Islington však ve svých strategických dokumentech požadovala menší podíl bydlení. Ještě plánovací instrukce držely 50% podílu dostupného bydlení ve složení 35 % sociálního nájemního bydlení a 15 % bytů pro klíčové profese a další středněpříjmové skupiny (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2004, s. 34). Revidované specifikace hovoří nicméně o minimálně 40% podílu dostupného bydlení (Argent King's Cross Ltd, 2005).

Argent si oplátkou na Camdenu vymohl záruky, že do nových dostupných bytů v rámci King's Cross nebude stěhovat problémové nájemníky. Vzhledem k tomu, že šlo o oblast asociovanou s kriminalitou a drogovými závislostmi, politika Camdenu už dříve hovořila o tom, že do lokality nemají být umísťováni nájemníci s nedávným záznamem o tzv. protispolečenském chování. Bylo zároveň dohodnuto, že dostupné bydlení bude rozděleno napříč územím, ale ne napříč jednotlivých domů: poplatky za služby by prodražovaly dostupné bydlení, takže by si ho mohli dovolit jen obyvatelé na sociálních dávkách (které je pokrývají) a hrozilo by, že pro klíčové profese bude bydlení kvůli vysokým poplatkům nedostupné. Velikostní skladbu bytů nakonec určili až na základě studie Argentu, ze které vyplynula maximální vhodná „hustota dětí“ – 18 % velkých bytů pro rodiny. Více velkých bytů pro rodiny by mohlo přinést do území nežádoucí demografické vlny, kterým by se poté taktéž ve vlnách musela přizpůsobovat také vybavenost (Bishop a Williams, 2016, s. 110-112). Velké byty jsou většinou zastoupeny v segmentu dostupného bydlení (Argent King's Cross Ltd, 2005).

Vzhledem k dlouhodobě vysoké nezaměstnanosti bylo další prioritní kompenzací pro městskou část zajištění pracovních příležitostí pro místní obyvatele. Po dlouhém vyjednávání došli k systému podpory formou zřízení malých komerčních prostor, tréninkového centra pro pracovníky na místních stavbách, adaptace studijních programů v okolí dle předpokládaných budoucích potřeb a zavedení levných půjček



Obr. 16: Výkres hlavních vstupů a pohybu, dokumentace projektu k plánovacímu povolení.
Zdroj: Argent (King's Cross), LCR a Excel, 2005.

pro start-upy. V rámci kompenzací bylo dále realizováno zdravotnické centrum s větší kapacitou tak, aby sloužilo i okolním oblastem, a také bazén a volnočasové centrum. Na obou projektech se nicméně finančně podíleli další aktéři. Požadavek na výstavbu bazénu s komunitním centrem zazníval silně během komunitních jednání, investiční náklady nakonec sdílel developer s městskou částí Camden jakožto budoucím provozovatelem (Argent King's Cross Ltd, 2005).

Dalším požadavkem městské části bylo nastavení přísných limitů na parkovací plochy. Tento bod byl v rámci vyjednávání Camden a developera Argent jedním z nejobtížnějších, neboť Argent v něm viděl riziko negativního dopadu na hodnotu nemovitostí. Výsledná dohoda zahrnuje minimální možnosti parkování na ulici (65 stání), kapacitní parkovací dům (800 stání) a možnost zřízení parkování v podzemí, pokud nepřekročí celkové limity, dané koeficienty. Argumentem zástupců Argentu bylo to, že smyslem plánování není regulovat vlastnictví automobilu, ale jeho využívání (Bishop a Williams, 2016, s. 123).

Dva další aspekty návrhu zůstaly při vyjednávání trochu stranou: přání městské části, aby byla do jejího majetku a správy po dokončení převedena veškerá veřejná prostranství, a téma zajištění udržitelných zdrojů vytápění a elektřiny. Jakkoli nebylo na začátku jasné, jak vysoká je přiměřená míra kompenzací, King's Cross se nakonec ukázal být komerčně neuvěřitelně úspěšným projektem, a to navzdory vysokému podílu dostupného bydlení.

6. 2. 6. Komunikace

Během přípravy projektu byl zaveden duální systém konzultací, kdy paralelně konzultovali s veřejností jak zástupci městské části Camden, tak zástupci developera Argent, a to v průběhu přípravy celého projektu tak, jak byl postupně navrhován a vyjednáván. Podobu konzultací do velké míry určovalo nastavení organizačního rámce, kdy přizvání aktéři (ať už z řad veřejnosti nebo jiných institucí a organizací) se nikdy neměli přímo podílet na rozhodování tak, aby proces neztroskotal na debatách o diametrálních ideologických odlišnostech nebo nedosažitelných požadavcích komunit (Bishop a Williams, 2016, s. 137). Projekt přesto prošel velmi intenzivním procesem konzultací, do něž byla zakomponována i řada inovací.

Podkladem ke konzultacím bylo zmapování místních skupin, vybavenosti a místních obchodů ze strany městské části Camden a vytvoření databáze všech zaměstnavatelů v dosahu jedné míle ze strany developera Argent. V počáteční fázi příprav publikoval Argent dokument, který měl být podkladem k veřejným konzultacím – Parametry regenerace (Argent, 2001b). Argent v něm shrnul všechna fakta, data a limity daného místa a okolí. Přístup developera byl takový, že mají-li být konzultační setkání s veřejností efektivní, musí i veřejnost mít přístup ke všem informacím, kterými disponují architekti a plánovači.

Přestože se konzultovalo během celého procesu příprav, nejintenzivnější kampaň probíhala během fáze přípravy pracovní verze instrukcí na podzim roku 2003 (London Borough of Camden, Borough of Islington, 2003), a poté po každém kole podání žádosti

v roce 2004 a 2005 (Argent King's Cross Ltd, 2005). Celkem se uskutečnilo 40 setkání, kterých se zúčastnilo přes 4.000 lidí, na místních trzích byly instalovány stánky, na setkáních byli zajištěni tlumočníci nebo hlídání dětí. Byly zřízeny webové stránky, probíhaly rozhovory přímo na ulicích, k testování nápadů přispívaly „pop-up events“, výstavy byly instalovány přímo na ulici tak, aby byly informace přístupnější a otevřenější, než by byly ve výstavních prostorech radnice. Intenzivně se zapojoval sám ředitel Argentu Roger Medelin, Zpětně byla jako inovativní hodnocena zejména participace pro hůře dosažitelné skupiny (ženy, mládež, minoritní etnika) (Regeneris, 2017, s. 6-8).

Pro efektivnější komunikaci se svými obyvateli městské části Camden a Islington v roce 2002 zřídily a finančně podporovaly sdružení King's Cross Development Forum (KXDF). Jednalo se o zastřešující organizaci pro široké spektrum místních komunit. Sdružení mělo za úkol informovat o dění na území, zprostředkovávat informace mezi developery, městskými částmi a místními obyvateli a podniky, a vstupovat do vyjednávání podmínek výstavby mezi zúčastněnými stranami (King's Cross Development Forum, nedatováno).

Část místních obyvatel byla nicméně dobře zorganizována ve sdružení King's Cross Railway Lands Group (KXRLG). Někteří jeho členové měli s lokálním aktivismem zkušenosti, sahající až do sedmdesátých let 20. století, aktivně oponovali také předchozímu záměru v území. Dle jednoho z protagonistů hnutí, Michaela Edwardse, tradiční aktivisté vnímali založení KXDF jako cynickou snahu samosprávy o utlumení hlasu autentické opozice, tedy právě KXRLG (Edwards, 2009). Sami členové KXRLG záměr regenerace King's Cross zpochybňovali v jeho základním strategickém směřování: kritizovali množství kanceláří a étos celoměstsky významné čtvrti s tím, že se městská část dostatečně nesnažila prosadit vizi čtvrti primárně určené pro místní komunitu, s dostatkem velkých bytů pro rodiny a více zeleně (Edwards, 2009).

Dle Petera Bishopa tkvěla podstata sporu v tom, kdo reprezentuje místní komunitu, zda tradiční usedlíci a aktivisté, anebo více inkluzivní zastřešující organizace KXDF; a dále kdo má právo formulovat vizi rozvoje u celoměstsky významných rozvojových území (Bishop a Williams, 2016, s. 143-147). Kritika procesu konzultací nicméně zaznívala i zevnitř organizace KXDF, kdy byl zmiňován obecný nešvar demokracie, kterým je vzájemné naslouchání svým potřebám, aniž by to mělo na výsledek jakýkoli reálný vliv (King's Cross Development Forum, nedatováno). KXRLG byli nicméně jako jediná místní skupina ochotná dotáhnout protesty až do konce, včetně požadavku na soudní přezkum rozhodnutí po udělení povolení.

Zástupci Camdenu i Argentu se shodují zpětně na tom, že záměr měl podporu veřejnosti od samého začátku³⁶. Ústředními tématy setkání s veřejností bylo dostupné bydlení, veřejný prostor, možnosti rekreace, pracovní místa a podpora vzdělávání. Veřejné sdílení těchto požadavků pomohlo upevnit pozici Camdenu při vyjednávání: bez jasné poptávky ze strany komunity by zřejmě součástí kompenzací nebyl bazén a komunitní centrum. Argentu veřejné konzultace přinesly mnohem lepší porozumění místu, jeho kontextu a potřebám. Na jejich základě došlo k řadě zásadních i dílčích změn plánu. Dle zástupců

³⁶ Zápisy z té doby nicméně nebyly dochovány, ztratily se během stěhování MČ do nové budovy v roce 2014 (Bishop a Williams, 2016).

Argentu měly konzultace největší vliv na interní hodnoty společnosti; Argent díky nim také získal významný politický kapitál – dlouhodobě dobré vztahy s místní správou. Městská část Camden požadovala po developerech od začátku intenzivní konzultace s veřejností s argumenty, které ale samotný proces konzultací nepotvrdil: konzultace neušetřily čas a nedokázaly předejít námitkám v pozdějších fázích (Bishop a Williams, s. 139, 149).

Pro komunikaci bylo hned zpočátku projektu zavedeno několik platforem, jejichž náplň se v čase značně proměnila: Veřejnosti stále slouží návštěvnické centrum, kde si lze prohlédnout model nebo se dozvědět informace z historie území; provozovatelé však už ukončili službu prohlídek územím s průvodcem. Projektu byla zřízena webová stránka www.kingscross.co.uk, která původně sloužila ke sdílení aktuálních informací tak, jak postupovala příprava a realizace projektu. S postupující realizací se však proměnil obsah stránek; plánovací dokumenty zde nejsou veřejně zaarchivované a z webových stránek se stal destinační rozcestník pro zájemce o nákup či pronájem nemovitosti nebo využití některé ze služeb, které se v území nachází. V hloubi webových stránek lze najít čtvrtletně aktualizované informace o pokračování výstavby. Samotné Fórum (KXDF) po intenzivních patnácti letech pravidelných setkání v roce 2017 ukončilo svou činnost (King's Cross Development Forum, nedatováno).

6. 2. 7. Povolení

Obsáhlá dokumentace žádosti o plánovací povolení byla po dvou kolech podání, sběru podnětů a přepracování připravena ke schválení na jednání camdenské Komise pro kontrolu rozvoje (Development Control Subcommittee) v březnu roku 2006. Proces povolování spadl do předvolebního období, probíhal v nesmírném časovém presu a v atmosféře předvolební kampaně. Jako podklad pro jednání komise připravili úředníci extenzivní Zprávu a doporučení (Report and Recommendation) tak, aby ukázali, že každý myslitelný aspekt návrhu byl vyhodnocen i vůči námitkám veřejnosti a různým alternativám. Jednalo se o 600 stran textu v 19 kapitolách, text obsahoval 30 doporučení a 68 podmínek, prošel dvojitou kontrolou interním právním oddělením a externí právní expertizou (Bishop a Williams, 2016, s. 152).

Zatímco vedení radnice bylo pravidelně informováno o průběhu jednání s developery a s návrhem souhlasilo, Komise nedostala během šestiletého vyjednávání jediný informační materiál. Předseda komise Brian Woodrow (chief of planning) záměrně izoloval členy komise od úřednictva, neboť věřil, že jedině tak může komise rozhodovat nezávisle; přičemž za zcela korektní by považoval převedení rozhodovacího procesu mimo městskou část (veřejné vyšetřování – public inquiry). Brian Woodrow byl v měsících, vedoucích k rozhodování komise, dvakrát vyšetřován kvůli podezření na porušení nestrannosti a porušení etického kodexu zastupitele. Poprvé, když vyšlo najevo, že se snažil ovlivnit rozhodnutí památkářů (English Heritage) v neprospěch projektu. Podruhé, když před samotným jednáním komise poskytl rozhovor novinářům Architects Journal, ve kterém se o projektu vyjádřil velmi kriticky. Woodrow svoji pozici hájil tím, že mu camdenští seniorní úředníci (tedy především šéf plánovacího oddělení, Peter Bishop, a dále právníčka městské části, Alison Lowton), nebyli při shánění informací nápomocni, a že na jejich straně viděl „hrozivou posedlost“ vyjednanými

kompenzacemi, kdy úředníci obstruovali jakékoli kroky, které by mohly kompenzace ohrozit (Osley, 2006). Brian Woodrow musel do prošetření těchto podezření odstoupit ze své funkce předsedy komise, a závěrečného hlasování se tedy neúčastnil.

Komise pro kontrolu rozvoje na svém březnovém zasedání žádost o povolení záměru King's Cross schválila. Do šestnáctičlenného orgánu byli místo dvou odstupujících členů nominováni radní, kteří za projektem stáli, a byli o něm průběžně informováni; většina členů komise měla jen několik dní předem na to se s materiálem seznámit a během dvou večerních jednání se seznámit se stanovisky různých podporovatelů a odpůrců záměru. Záměr byl schválen většinou pouhých dvou hlasů. O dodatku a kompenzacích se ale mělo hlasovat až příště, tedy po volbách. Přestože následující volby Labouristé prohráli, schválit dodatek včetně kompenzací se komisi v novém složení v prosinci roku 2006 přeci jen podařilo.

Povolovací proces měl svou dohru u soudu, kam se odvolali místní organizace, sdružené pod hlavičkou KXRLG. Jejich odvolání se týkalo především procesních záležitostí a bylo uzavřeno v květnu roku 2007, čímž se definitivně otevřela cesta k zahájení výstavby v camdenské části území. Městská část Islington neoponovala udělení povolení v Camdenu, povolení pro pozemky na svém území ale nakonec neschválila; k povolení výstavby v Islingtonu došlo až na základě veřejného vyšetřování v květnu 2008.

6. 2. 8. Proces realizace

Přímo v území King's Cross probíhala stavební aktivita od roku 2001, kdy byla zahájena realizace klíčových infrastrukturních staveb: přestavba nádraží St Pancras pro provoz mezinárodních rychlovlaků a podzemních přestupních prostor stanice metra King's Cross. Ještě v roce 2001 byla založena iniciativa KCIG – King's Cross Impact Group. Jedná se o skupinu, zahrnující zástupce Camdeny i Islingtonu, LCR, Argent St George, the Regional Health Authority, Metropolitan Police a London Underground. Jejím úkolem bylo řešení nepříjemností způsobených existencí stavenišť. Skupina se k řešení aktuálních stížností scházela každé dva týdny.

Nádraží St Pancras bylo uvedeno do provozu po etapách: nástupiště pro konvenční trať Midlands Main line byla otevřena pro veřejnost už v létě 2006, nová nástupiště pro rychlovlak Eurostar až na podzim 2007. Pro zprovoznění King's Cross – rekonstruované odjezdové haly nádraží i přestavěných podzemních prostor stanice metra – byl určující termín konání Letních olympijských her v Londýně červenci a srpnu roku 2012.

Výstavba CTRL a přestavba St Pancras probíhala víceméně po vlastní ose a včas se blížila plánovanému otevření nádraží v roce 2007. Po vítězné kandidatuře Londýna v roce 2005 na pořadatelství Letních olympijských her v roce 2012 si však vláda uvědomila prioritu dokončení dalších infrastrukturních investic v území. Obzvláště složitá byla přestavba podzemních přestupních prostor stanice metra King's Cross, které ze své povahy zasahovaly do všech dalších nejen infrastrukturních projektů v území: železničních stanic St Pancras i King's Cross, propojujících prostor linky Thameslink a klíčových veřejných prostranství v území, které se teprve připravovalo na transformaci.

Na několika desítkách metrů čtverečních se tak potkávala stavební aktivita společností LCR, Network Rail a Transport for London. Nad rámec dosavadního sdílení informací mezi aktéry tak byly zavedeny další formální mechanismy koordinace projektů, spadající přímo pod Ministerstvem dopravy (Department of Transport).

„Technické aspekty byly méně důležité než lidé. Nakonec to byly osobní individuální vztahy, které to vše nakonec daly dohromady.“ (Michael Hurn, Department of Transport, citován v Bishop a Williams, 2016, s. 173)

Dokončení nádraží St Pancras, příkladná rekonstrukce významné historické budovy od architekta Williama Barlowa a jeho dostavba od Normana Fostera, se v roce 2007 stalo významným symbolem budoucího rozvoje. Se zprovozněním mezinárodních spojení se značně zšířilo spektrum potenciálních návštěvníků území, na které mohl development v dalších krocích cílit při postupném zpřístupňování území.

S výstavbou na samotném transformačním území – mimo infrastrukturní stavby, vedené jako samostatné projekty – bylo možné začít po udělení plánovacího povolení uzavření odvolacího řízení proti jeho udělení v květnu roku 2007. Prvním krokem bylo vypořádání historických smluv, kterými byla nástupcům původních železničních společností udělena práva k provozování dráhy, a to na pozemcích, které už dráze léta nesloužily.

První realizací z nového masterplanu bylo narovnění Pancras Road, která musela být dokončena zároveň se zprovozněním CTRL v listopadu roku 2007. Šlo o práci pod enormním časovým tlakem, neboť k její realizaci byl kromě všech plánovacích povolení nutná také demolice jedné z původně památkově chráněných Stanley Buildings. Za enormních nákladů se to však nakonec včas podařilo.

Až poté došlo k ocenění pozemků a vypořádání obchodních vztahů mezi partnery. Významnou organizační změnou bylo překlasifikování konsorcia LCR na veřejnou korporaci v roce 2006. Pozemky, které měl o konsorcium zhodnotit a odkoupit od státu tak zůstávali prostřednictvím LCR jako veřejné korporace, zodpovědné za development železniční dopravy, v majetku státu. Tento svůj podíl stát držel až do roku 2016, kdy ho s výrazným ziskem prodal australskému penzijnímu fondu.

Argent si skrze KCCLP začal půjčovat prostředky na výstavbu; v očekávání blížící se ekonomické krize si nakonec vypůjčil méně, než plánoval, aby snížil riziko nesplacení úvěrů. Počátek stavební aktivity v území spadal do období hluboké finanční krize, ve které se ocitl jak Argent, tak předpokládaní partneři. Tyto prvotní investice, které sestávaly především z infrastrukturních projektů, ale také z demolice Culross Building nebo demontáže a přemístění plynojemu č. 8, navíc negenerovaly žádný okamžitý příjem.

Zásadním a dlouho předem připravovaným projektem bylo přesídlení University of Arts (UAL London) do majestátní budovy bývalého skladu obilí Granary. UAL a Argent měli smlouvu už od roku 2002, ta upravovala podíl obou stran na rekonstrukci a budoucí nájemní vztah. UAL však nebyla během přípravné fáze schopna hradit své závazky, přestěhování se tak podařilo po mnoha komplikacích až v roce 2011.

První kancelářské budovy byly postaveny v roce 2010 v jižní části území. Jejich realizaci umožnila smlouva s dlouhodobým nájemcem (BNP Paribas) a rozhodnutí městské části Camden přesídlit úřad z Euston Road do jedné z kancelářských budov v ne tak prominentní poloze, ale zato v relativní blízkosti camdenské čtvrti Somers town. Pro tutéž budovu byl plánovaný také veřejný bazén a tělocvična.

S cílem oživit výstavbu v Londýně během ekonomické krize se do projektu King's Cross vložila také kancelář londýnského starosty a London Development Agency (LDA), kteří uvolnili granty pro výstavbu dostupného bydlení, speciálně šité na míru situaci na King's Cross. S jejich přispěním tak byl postaven dům s městskými byty podél York Way, přestože to neodpovídalo předpokládané etapizaci, podle které mělo nejdříve dojít k výstavbě kancelářských budov.

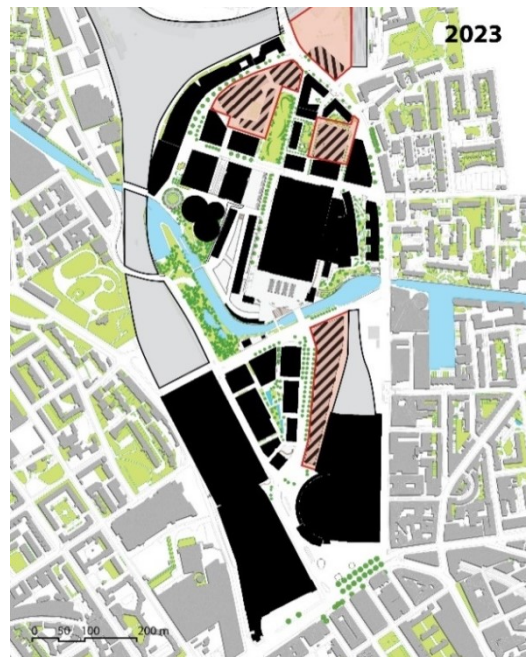
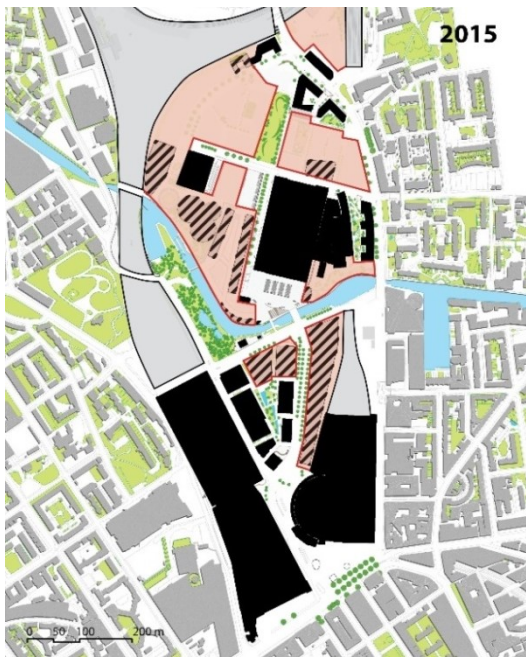
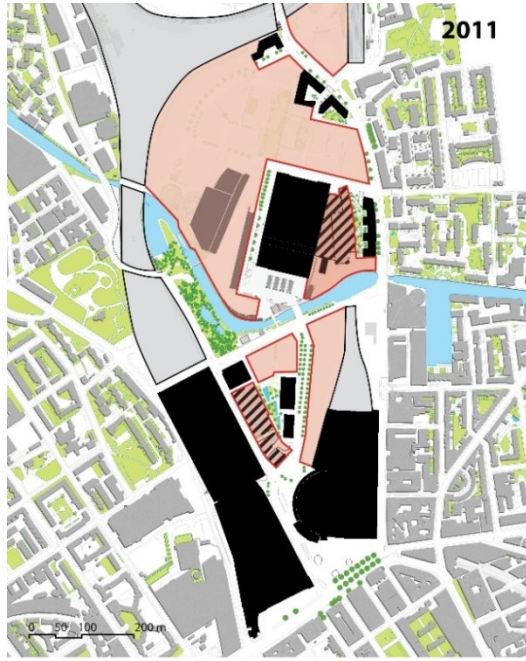
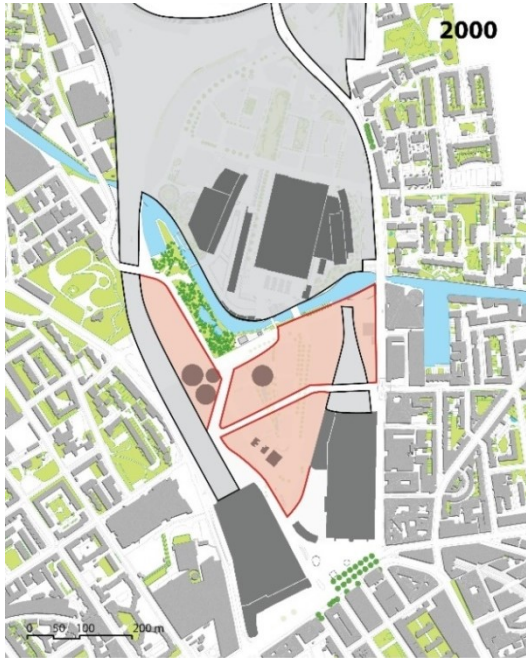
Další příjmy plynuly ze zprovoznění Great Northern Hotel – segmentové stavby, která zformovala vnější okraj nové odjezdové haly Western Concourse nádraží King's Cross. Důležitým symbolem proměny celého území bylo dokončení rekonstrukce hotelu St. Pancras Chambers v roce 2011. Touto nákladnou rekonstrukcí ikonické neogotické budovy se etablovala tvář St Pancras směrem do Euston Road, hlavní okružní tepny centrálního Londýna.

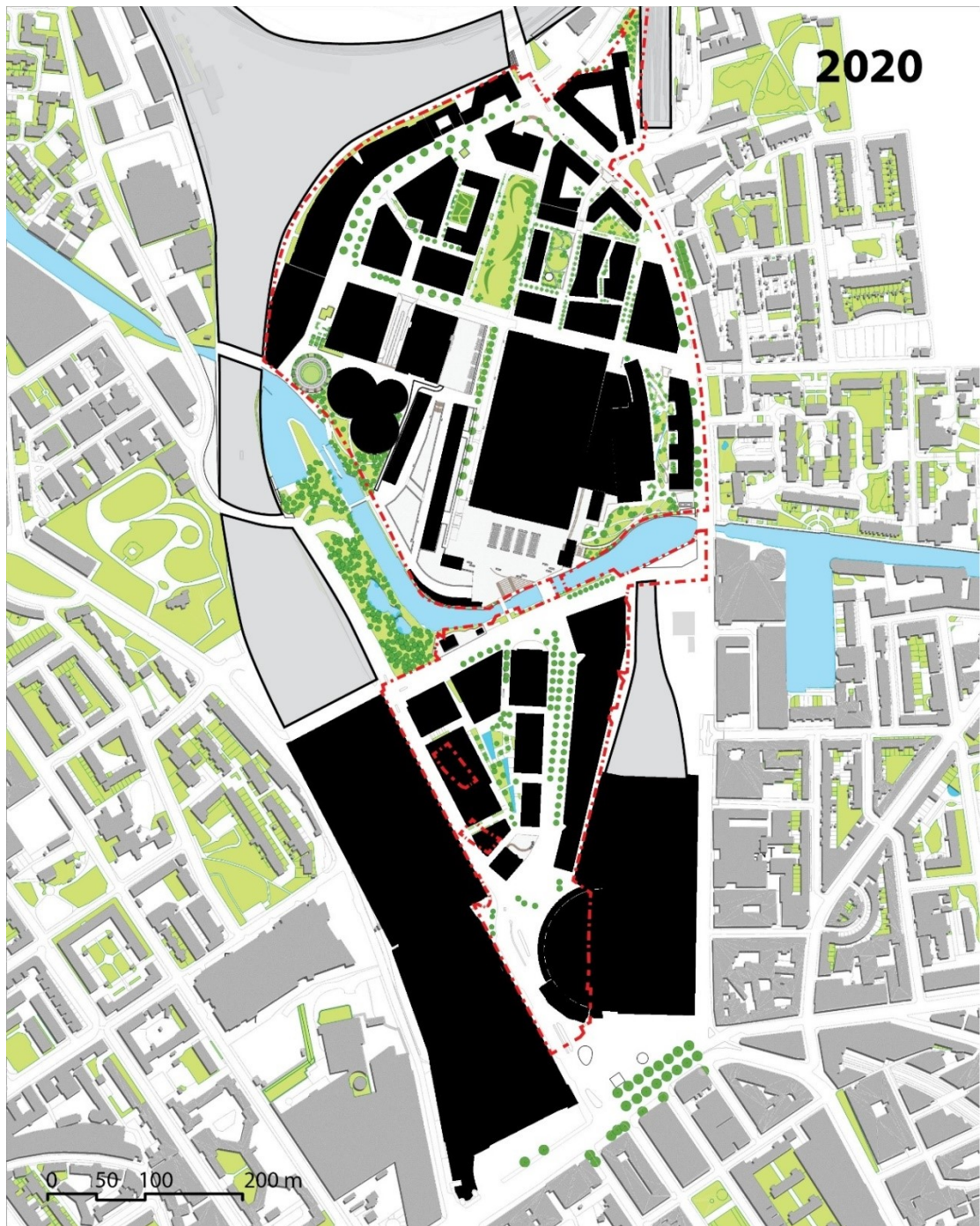
Navzdory napjaté finanční situaci bylo v první fázi vybudováno Tréninkové centrum pro výstavbu (Construction Training Centre), jedno z kompenzačních zařízení, které propojovalo stavebníky s proškolenými stavebními dělníky.

Jednou z prvních hotových staveb v území byla hlavní severojižní osa veřejných prostranství: King's Boulevard a Granary Square. Ulice a náměstí, vybavené mobiliářem ale ohraničené z větší části prázdnými stavebními pozemky, pomohly v první fázi naživo vizualizovat budoucí podobu území. Veřejné prostory navíc nebyly prázdné; kromě aktivit studentů-umělců společnost Argent cíleně vytvářela strategii ožívování a zabydlování veřejných prostor tak, aby motivovali obyvatele okolních čtvrtí i cestující k návštěvě místa v samém počátku rozvoje.

Jedním z hlavních lákadel bylo umění: byl zaveden poradní panel pro umění a pozice kurátora, a byl nastartován program uměleckých rezidencí. První kurátorské období bylo inspirováno proměnou území a poetikou přestupního terminálu, a v jeho průběhu se na různých částech území objeví několik instalací. První instalací byly geometrické obrazce od švýcarského umělce Felice Variniho, aplikované na fasády domů kolem Granary Square, které se pospojovaly v logický celek pouze při pozorování z určitého místa. Velmi oblíbenou instalací bylo čtyřicetimetrové přírodní biologicky čištěné koupaliště King's Cross Pond Club v severní části parku Lewise Cubitta, které lákalo návštěvníky v letech 2015–2020.

Do většiny aktivit jsou zapojeny místní školy, kde jsou děti podporovány v poznávání světa pomocí vlastních smyslů: vyhlídková plošina na Regent's Canal tak příležitostně slouží pro venkovní výuku, děti se zapojují do zahradnických prací v místní putovní komunitní zahradě nebo se učí o rozvoji města a výstavbě přímo na místě, kde se to vše odehrává.





Obr. 17: Postup výstavby v území King's Cross, zdroj: Autorka na podkladu mapy KCCLP, 2015.

- Neprostopné oblasti
- Neprostopné oblasti železnice
- Objekty v území před zahájením transformace
- Rekonstruované objekty/objekty ve výstavbě
- Objekty po rekonstrukci/nově postavené objekty
- Řešené území

Londýn se rychle zotavoval z ekonomické krize. Zkraje roku 2013 byla prodána, rezervována nebo pronajata více než polovina budoucí zastavěné plochy (Urban Land Institute, 2014). Další výstavba se rozšiřovala v návaznosti na prodloužení severojižní osy veřejných prostranství na sever až k York Way, pro severní část území vznikl nový park Lewise Cubitta. V roce 2018 byla otevřena venkovní obchodní galerie v Coal Drops – místech někdejší vykládky uhlí vedle Granary. Sofistikovaná síť veřejných prostranství podél kanálu a v návaznosti na Coal Drops rozšířila centrální severojižní osu veřejných prostranství.

S postupující výstavbou bylo etapovitě řešeno také vytápění čtvrti: v prvních fázích dočasným zařízením, kolem roku 2015 bylo dostavěno energetické centrum, zajišťující ústřední vytápění pro celé území.

Nejvýraznější dosavadní změnou oproti plánu byla zřejmě změna parcelace v úzkém pruhu mezi King's Boulevard a kolejištěm nádraží King's Cross. Zde byly původně navrženy čtyři budovy se servisním dvorem, společným s Network Rail; pozemky byly nicméně zceleny do jednoho poté, co o ně projevila zájem společnost Google pro umístění své londýnské centrály.

Během fáze plánování se počítalo s dokončením čtvrti v roce 2018 (London Borough of Camden, 2004, s. 4), tento odhad se postupně prodlužoval. Na jaře 2023 získala poslední navrhovaná budova plánovací povolení; kompletní dokončení celé čtvrti je tak předpokládáno do roku 2025. Změny v drobném měřítku se nicméně dějí už na zastavěných pozemcích; developer předpokládá do roku 2030 větší úpravy. King's Cross téměř po dokončení ukazuje, že je schopen se dlouhodobě adaptovat, konsolidovat a že udrží hodnotu vzhledem k tradičním londýnským destinacím.

Do roku 2017 investovaly společnosti sdružené v KCCLP do výstavby na King's Cross více než 3 miliardy liber. V území vzniklo 8.500 pracovních míst a denně ho navštívilo 45.000 lidí (Regeneris, 2017). Mezi lety 1995–2017 Argent získal za aktivity, související s developmentem King's Cross více než 100 ocenění (Regeneris, 2017 s. 80-83).

6. 3. Uzel a místo

6. 3. 1. Dopravní uzel

King's Cross – St Pancras byl už před přestavbou s více než 100 mil cestujícími ročně jedním z největších uzlů veřejné dopravy ve Velké Británii. Do dvojice nádraží ústily dvě páteřní železniční trasy – Midland Main Line na St-Pancras a East Coast Main Line na King's Cross; a byl přestupní stanicí pro další tři regionální trasy železnic (West Anglia, Great Northern a Thameslink). Ve spletitém podzemním terminálu pod King's Cross se setkávalo šest linek metra – Hammersmith & City, Metropolitan, Circle, Piccadilly, Victoria a Northern. Z hlediska regionálního dosahu byl uzel St Pancras – King's Cross vstupní branou do území od severozápadu a výchozím místem pro cestující do Bedfordu, Birminghamu nebo Manchesteru.

Vysokorychlostní trať a terminál St Pancras

Od poloviny osmdesátých let byl připravován projekt rychlého železničního spojení mezi Londýnem, Paříží a Bruselem. Cíl projektu CTRL: zvýšit kapacitu a rychlost spojení. Cestující na trase Londýn-Paříž měli napříště strávit cestou 2 hod 20 minut (v roce 2022 v provozu to byly to 2 hod 15), na trase Londýn-Brusel to měly být 2 hodiny (v roce 2020 v provozu to byla 1 hod 51 min). Kapacita trati se měla zvýšit až na 8 vlakových souprav za hodinu v každém směru.

Provoz vlaků Eurostar mezi těmito městy začal se zprovozněním tunelu pod lamanšským průlivem (Channel Tunnel) v roce 1994. Zatímco na kontinentální straně byly dokončeny vysokorychlostní tratě zároveň s otevřením tunelu (TGV Nord do Paříže), resp. tři roky poté (do Bruselu), britská část spojení mezi tunelem a londýnským nádražím Waterloo fungovala od roku 1994 na trati, umožňující maximální rychlost 160 km/hod. Až do poloviny devadesátých let se britská vláda rozhodovala mezi dvěma variantami trasování a na něj navázaného umístění stanic vysokorychlostní železnice. První a zprvu pravděpodobnější varianta pracovala s umístěním terminálu v podzemí stanice King's Cross, ke které by byl dobudován od jihovýchodu tunel.³⁷ Druhá varianta – přivést trať do Londýna od východu na pozemní terminál St Pancras byla nakonec upřednostněna především z toho důvodu, že bylo možné mezilehlou stanicí Stratford obsloužit východní Londýn, který se rýsoval jako budoucí rozsáhlá transformační zóna Londýna (Timpson, 2007).

Roku 1996 bylo schváleno zahájení přípravy vysokorychlostního spojení pod názvem CTRL – Channel Tunnel Rail Link schválením zákona CTRL Act. Trasa počítala se stávající stanicí Ashford při ústí lamanšského tunelu, dále byla trasována přes severní Kent se stanicí Ebbsfleet a východní Londýn se stanicí Stratford na konečný povrchový

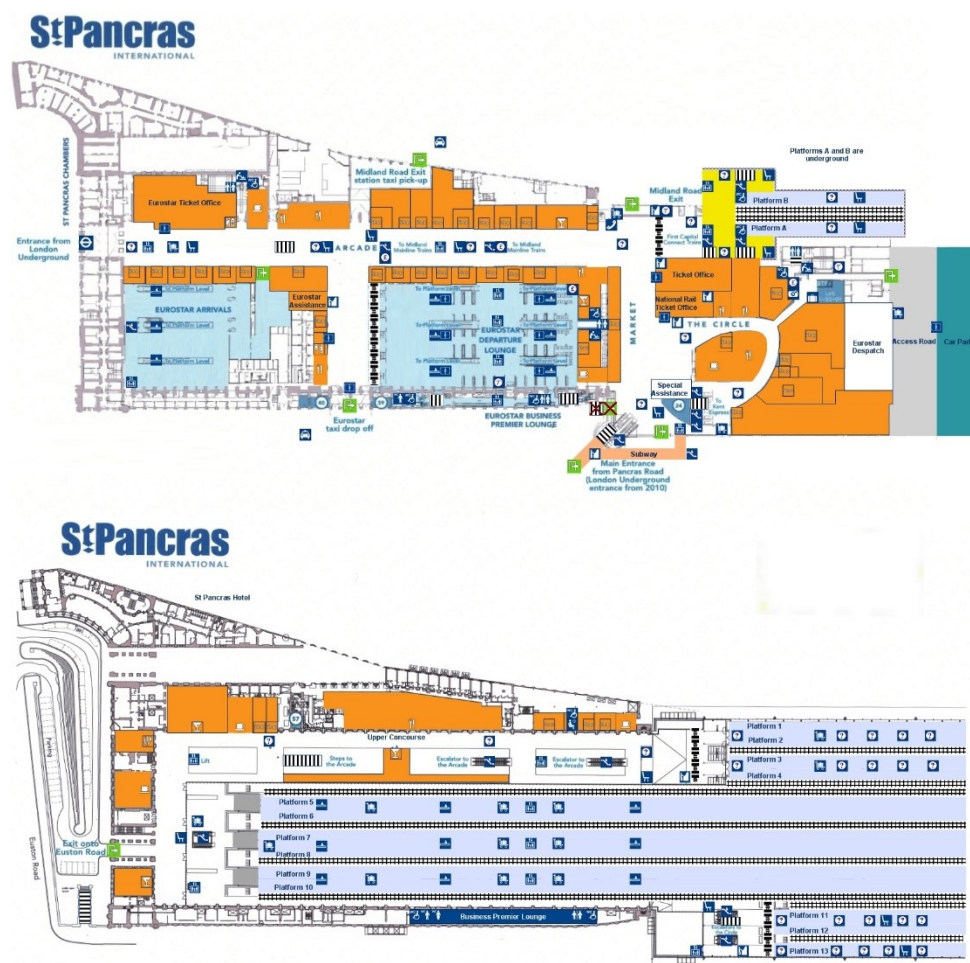


Obr. 18. Vedení CTRL neboli High Speed 1. Zdroj: High Speed 1, 2022.

³⁷ K tomuto závěru došla mj. komise Sněmovny lordů v roce 1987, záměr tohoto umístění ale parlament nikdy oficiálně neodsouhlasil

terminál St. Pancras. Ještě v průběhu příprav docházelo k dalším změnám. Ukázalo se například, že k vedení trati nebude možné využít stávající těleso North London Line, a muselo tak být vybudováno 20 km nových tunelů.³⁸ Tento železniční tunel, vedoucí ze Stratfordu pod tratí North London Line, vyústí na povrch na severu území King's Cross a pokračuje dále po vyvýšeném tělese až na nadzemní stanici St Pancras (Obr. 18).

Přestavba nádraží St Pancras byla, jakožto druhá fáze výstavby CTRL, zahájena v roce 2001 a trvala celých šest let. Nádraží podle návrhu Normana Fostera získalo nová 400 m dlouhá nástupiště pro vlaky Eurostar, zatímco kratší nástupiště železnice Midlands mainline byla přesunuta do zadní části nádraží. Odbavovací hala, obchody a služby byly umístěny pod vyzvednuté koleje do přízemního, z několika směrů přístupného prostoru (Obr. 19).



Obr. 19. Nádraží St Pancras – 1NP (nahore) a 2NP (dole). Zdroj: London St Pancras International, nedatováno.

³⁸ Nastaly i další změny: původně se také počítalo s dalším využitím terminálu Waterloo pro část rychlých vlaků Eurostar, a s možností, že se některé vlaky vyhnou centrálnímu Londýnu a ze stanice Stratford zamíří po dobudování druhé vysokorychlostní trati přímo na severozápad Anglie (Birmingham, Manchester). Veškeré vysokorychlostní spoje na pevninu byly nakonec přesunuty na nádraží St Pancras International. Propojení mezi HS1 a budoucím HS2, které by umožnilo přímé propojení kontinentální Evropy a měst mimo Londýn je zatím stále v nedohlednu.

Provoz na celé délce trati byl zahájen v roce 2007, kdy byly na St Pancras přesměrovány mezinárodní vlaky ze stanice Waterloo. O dva roky později byly zprovozněny také domácí spoje na mezilehlých stanicích. Kromě osobní vysokorychlostní dopravy (Eurostar, 300 km/hod) a místní regionální dopravy (Eastern, 225 km/hod) je trať využívána také dopravou nákladní (DB Cargo UK). Oficiální název trati zůstává CTRL, trať je nicméně provozována pod komerčním označením High Speed 1.

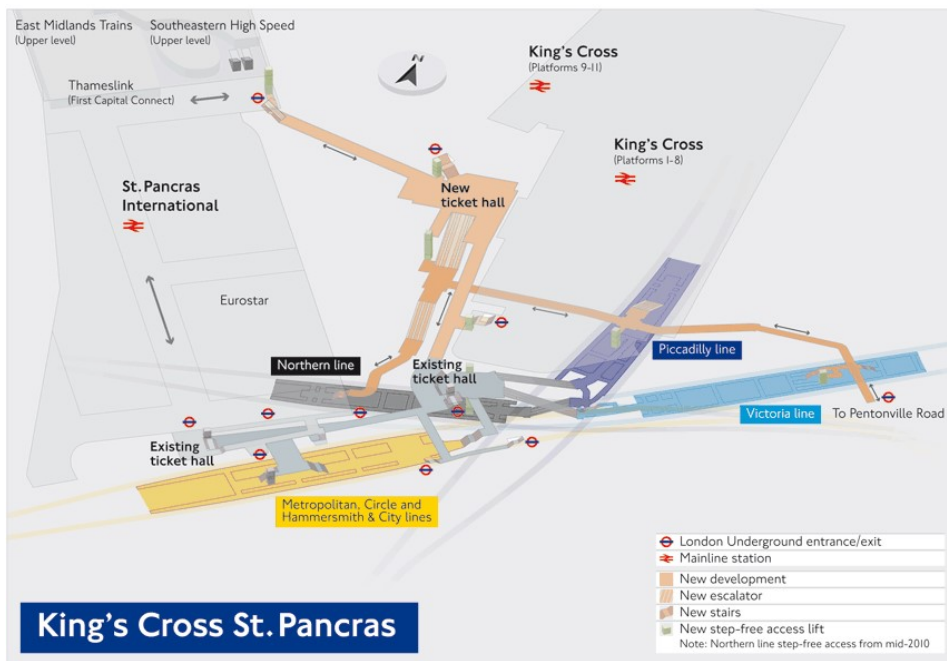
Přestavba železniční stanice King's Cross

Roku 2005 získal Londýn pořadatelsví Olympijských her pro rok 2012. Kapacitní přestupní uzel King's Cross se stal jedním z infrastrukturních projektů, podstatných pro hladkou logistiku očekávaného množství návštěvníků. Téhož roku oznámila společnost Network Rail zahájení příprav rekonstrukce odjezdové haly památkově chráněné budovy nádraží King's Cross, demolice dočasné stavby návštěvnických prostor, které byly přistavěny k jižnímu průčelí nádraží směrem do Euston Road roku 1972, a výstavba nové přestupní haly – tzv. Western Concourse – v prostoru mezi hlavní odjezdovou halou a budovou Great Northern Hotel. Součástí projektu byla také integrace podzemních prostor stanice metra. V roce 2020 prošlo nádraží King's Cross dílčí remodelací – racionalizací kolejí a otevřením dalšího přístupového tunelu.

Přestavba stanice metra King's Cross St Pancras

Jedna z prvních stanic metra v Londýně byla otevřena v roce 1863 jako součást linky Metropolitan Railway, která propojovala nádraží Paddington a King's Cross. Během 19. a 20. století byla postupně rozšiřována a přestavována až do dnešní podoby přestupní stanice šesti linek metra, z nichž tři sdílí společná nástupiště. Roku 1987 ve stanici propukl ničivý požár, který si vyžádal 31 životů a značné škody. V návaznosti na nová bezpečnostní opatření byla od roku 1993 připravována a od roku 2000 realizovaná přestavba přestupních prostor. Během následujících bezmála deseti let došlo k výstavbě nové podzemní odbavovací haly, umístěné pod taktéž nově zbudovanou přestupní halou nádraží King's Cross – Western Concourse, dále k rozšíření stávající odbavovací haly, která se nachází v podzemí před budovou nádraží King's Cross, k novým propojením mezi nástupišti a s nádražím St Pancras a k zajištění bezbariérových přístupů ke všem nástupišťům (Obr. 20).

Celková kapacita stanice se zdvojnásobila na více než 100.000 cestujících/den. Z infrastrukturních projektů, realizovaných v území King's Cross, je tento díky svému umístění v podzemí nejméně viditelný, pro rozvoj území měl však klíčový význam. Zvětšení kapacity uzlu veřejné dopravy King's Cross bylo nutnou podmínkou realizace terminálu CTRL na St Pancras. Jak uvádí Bishop a Williams (2016), tato významná veřejná investice, jejímž investorem byla městská společnost LUL (London Underground Limited), dost možná otevřela dveře realizaci developmentu na King's Cross, když zbavila potenciální developery nutnosti přispět nemalou částkou na vylepšení dopravní infrastruktury, které by jinak k rozvoji pozemků bylo zapotřebí.



Obr. 20. Podzemní přestupní prostory stanice metra King's Cross St Pancras. Zdroj: *Station interchanges, 2023.*

Jednotlivé infrastrukturní projekty byly od počátku standardně koordinovány. Se zahájením příprav na letní olympijské hry 2012 však byly zavedeny formální koordinační mechanismy, aby se zvýšila šance, že se klíčové dopravní stavby podaří dokončit včas. Zejména důležité bylo včasné dokončení přestupního uzlu King's Cross a stanice metra.

Thameslink

Pro evropské metropole typickou situaci několika koncových nádraží řada měst řešila ještě v průběhu 19. století výstavbou železničního propojení, které by umožnilo průjezdnost železničního uzlu. Londýn do velké míry zůstal u struktury věnce koncových nádraží, tak jak vznikla v 19. století; železniční průjezd přes centrum zajistilo až zprovoznění severojižního systému městských a příměstských vlaků Thameslink v roce 1988. V západovýchodním směru vzniklo železniční propojení napříč městem až v roce 2022 s dokončením trati Crossrail (Elizabeth Line).

Výlučné postavení tratí, operujících pod značkou Thameslink také způsobilo jejich velkou vytíženost; už deset let po zprovoznění byla centrální část trati za hranicí kapacity. Společnost Network Rail tak záhy naplánovala řadu rozšíření, zkapacitnění a přestaveb, které probíhaly na různých místech Londýna až do roku 2018. Stanice Thameslink, původně umístěná na Na King's Cross byla přesměrována do podzemí nádraží St Pancras, díky čemuž se podařilo spojit rychlovlaky s letišti Luton a Gatwick.

V území King's Cross byla během příprav ponechána prostorová rezerva na případnou stanici londýnské tramvaje (The Cross River Tram – CRT). Návrat tramvajů do Londýna po téměř 60 letech prosazovala městská společnost Transport for London po svém vzniku roku 2000. Tramvaje, které mají spíše parametry light-rail vlaků, se povedlo

zavést v oblasti Croydonu, před jejich rozšířením na King's Cross byly přípravy roku 2008 novým starostou zrušeny (*Cross River Tram*, London, 2008). Bishop a Williams (2016) zaznamenali složitá jednání s nově se etabloující institucí Transport for London (TfL), která kromě rezervy pro tramvaj trvala také na umístění autobusového depa. Tento požadavek TfL nakonec stáhli.

Nové kapacity uzlu

Obě vlaková nádraží po přestavbě odbaví ročně bezmála 50 milionů cestujících. Dalších téměř 90 milionů cestujících v roce 2019 využilo stanici metra King's Cross St Pancras, což jí v předcovidovém období zařadilo na špici vytíženosti londýnských stanic metra³⁹ (*Busiest London Underground...*, 2023). Jen samotné vlaky Eurostar přepraví až 10 milionů cestujících ročně. Jedná se zhruba o poloviční kapacitu, než se kterou počítal optimistický výhled konsorcia LCR v době podání obchodní nabídky (1996). Od svého zprovoznění je nicméně služba rok od roku více využívána a postupně získala dominantní postavení na trhu: na přímých cestách mezi Londýnem a Paříží, resp. Londýnem a Bruselům přepraví 80 % všech cestujících (*Number of passengers...*, 2023).

6. 3. 2. Nová čtvrť King's Cross

27 ha rozsáhlé území je ze severu a západu ohraničené tělesem dráhy, z východu ulicí York Way a na jihu se nálevkovitě zužuje do prostoru mezi dvěma nádražími a dále k Euston Road. Terén je mírně svažité směrem vzhůru od Euston Road k Regent's Canal a pak až na sever k hranicím pozemku. Regent's Canal protíná území vedví, Camley Street Natural Park, městská přírodní rezervace, se nachází na jeho západním břehu. Přestavba nádraží probíhala v tomto území od roku 2001, nová čtvrť ze potom vyrůstala od roku 2007.

Nádraží King's Cross a St Pancras

Nádraží St Pancras bylo přistavováno pro provoz vlaků Eurostar podle návrhu kanceláře Normana Fostera a posléze Alistaira Lansleyho. Vyvýšené kolejiště je zakončeno hlavovým nádražím s kombinovanou délkou nástupišť pro rychlovlaky a konvenční vlaky. Kolem nástupišť, pod monumentální původní halovou konstrukcí architekta Barlowa, vede ochoz, lemovaný drobnými provozovny; hlavní prostory pro cestující se nicméně nacházejí v přízemí, pod kolejištěm. Prochází tudy z několika směrů přístupná obchodní pasáž, která distribuuje pohyb cestujících mezi nádražím a stanicemi metra a Thameselink. Z pasáže je přístup do dvou nádražních hal – příjezdové a odjezdové pro mezinárodní vlaky Eurostar.

V prostorách nádraží St Pancras se nachází na 60 obchodů, služeb, restaurací, barů kaváren a občerstvení. Nakoupit lze převážně módu, kosmetiku a doplňky, nachází se zde několik služeb (směnárna, opravna). Gastro zařízení zahrnují velmi široké spektrum vybraných podniků, od rychlého občerstvení přes designové kavárny až po luxusní restaurace. Neformální prostory pro práci nabízí koncept WorkStation – možnost

³⁹ Dle statistiky pro covidový rok 2020 bylo v uzlu stanice metra King's Cross St Pancras odbaveno bezmála 19 milionů cestujících.

pracovat ve vybraných gastro provozovnách v určitém časovém okně bez požadavku na konzumaci. V prostorách nádraží se koná řada kulturních akcí, především koncertů. Impulsem byl koncert Eltona Johna, který nádraží daroval piano; to je nadále k dispozici kolemjdoucím. V upomínku na osobnost zachránce nádraží před demolicí, básníka Johna Betjemana, věnuje management nádraží část kulturního programu také poezii: koná se zde pravidelná přehlídka The Betjeman Poetry Prize a další akce.

Nádraží King's Cross získalo rekonstrukcí nový odbavovací prostor od architekta Johna McAslana – ikonický Western Concourse –, který nahradil původně dočasnou přístavbu nízké haly pro cestující, která byla přistavěna k průčelí nádraží směrem do Euston Road. Vnitřní prostory byly upraveny tak, aby racionálně převedly velké objemy cestujících mezi nádražím a metrem. Samotný prostor Western Concourse s vloženým mezipatrem je vybavený množstvím služeb pro cestující, především kavárnami, občerstveními a drobnými obchody.

Okolí St Pancras Square a King's Boulevard – kancelářská čtvrť

V jižní části území s těžištěm kolem náměstí St. Pancras a podél ulice King's Boulevard se nachází převážně kancelářské novostavby, doplněné o restauraci umístěnou v někdejší německé tělocvičně (German Gymnasium) a o kancelářskou přístavbu viktoriánských bytových domů Stanley buildings. Jedněmi z prvních nájemců v území byli BNP Paribas Real Estate nebo Louis Vuitton, který sem v roce 2013 přesunul své londýnské sídlo z Bond Street. Do kancelářské budovy na rohu Goods Way a Pancras Road přesídlila v roce 2015 ze své budovy na Euston Road radnice městské části Camden; budovu sdílí společně s významnou čtvrtovou vybaveností v podobě bazénu, tělocvičny a knihovny. V monobloku mezi King's Boulevard a kolejištěm King's Cross v roce 2023 dokončuje výstavbu své londýnské centrály o 93.000 m² společnost Google. Náměstí s výhradně pěším provozem lemují zahrádky nových restaurací a barů, nacházejících se v parteru kancelářských budov. Živým parterem se projekt snaží o návrat k městskosti, tak jak ji známe v evropské tradici, a jak se ji např. v Canary Wharf nepodařilo realizovat.

Oblast Goods Yard – Learning and Knowledge Cluster

V období rozmachu železnice v 19. století byla právě oblast kolem Granary Building na sever od Regent's Canal místem nejživějších dopravních a obchodních aktivit. Místem, které bychom dnes nazvali multimodálním překladištěm pro jeho pokročilé využívání různých způsobů dopravy (lodní, železniční, silniční). Developeři a architekti se rozhodli přetavit tohoto ducha minulosti do charakteru současného místa, pulsujícího obchodními, ale i jinými aktivitami. Jejich cílem bylo vytvořit křižovatku tentokrát pěších a jiných rekreačních cest a dát vzniknout nové destinaci pro obyvatele i návštěvníky z celého Londýna (KCCLP, 2014).

Strategií bylo vytvořit na tomto místě Learning and Knowledge Cluster – oblast s důrazem na vzdělávání a znalosti. V roce 2011, kdy do Granary Building přesunula Central Saint Martins College, UAL, výuku v oborech volné umění, móda, grafika a komunikace, divadlo a interdisciplinární umění, už měli za sebou developeři a univerzita devítileté období intenzivních jednání na vytvoření takového modelu fungování, který



Obr. 21: Hlavní veřejná prostranství v okolí obou nádraží, zhora: průčelí nádraží King's Cross a St Pancras do Euston Road, Battle Bridge Place, Western Concourse. .Zdroj: KCCLP, 2014.



Obr. 22: Promenáda podél Regent's Canal, zhora: v místě Coal Drops Yard, u Canal Side Steps a podél Wharf Road Gardens. Zdroj: *The Canal Corridor...*, 2018.



Obr. 23: Další místa, zhora: St Pancras Square, střední část území (Goods Yard), Gasometer park. Zdroj: KCCLP, 2014.

bude vyhovovat oběma stranám. Mimo jiné se dohodli, že se škola více otevře veřejnosti, zpřístupní část svého vybavení a bude hledat nové způsoby komunikace navenek. Spolupráce s uměleckou školou pomohla nastartovat komunikaci s dalšími kreativními odvětvími a umožnila vytvořit území atraktivní pro návštěvníky a klienty, pohybuující se v oblasti kultury a technologií.

Při utváření svého charakteru spoléhá tato částí King's Cross na atraktivitu původních průmyslových a dopravních staveb a jejich soudobé přístavby. Kromě Granary a náměstí před ní (Granary Square) je dalším ikonickým objektem Coal Drops Yard – dvojice zastřešených konstrukcí, z nichž stojící vlaky shazovaly uhlí přímo do nádrží pod sebou, a které byly v roce 2018 přestavěny na nákupní a gastro galerii. Vedle ní se nachází trojice bývalých plynojemů, které sem byly přestěhovány z původního umístění plynárny Imperial Gas Works na jih od Regent's Canal, a do kterých byly vestavěny atypické bytové domy.

Sever území – smíšená intenzivní zástavba

V severní části území se nachází nejintenzivnější smíšená zástavba kanceláří a bydlení, včetně studentských apartmánů a dalšího ubytování. Od kolejiště CTRL jí oddělují bariérové objekty společného parkovacího domu, kanceláří a studentského ubytování. Kompaktní bloky obestavují náměstí Lewis Cubitt Square a v jeho prodloužení se zužující park Lewis Cubitt Park, další z ústředních veřejných prostranství na King's Cross.

Tato část území byla v roce 2023 stále ve výstavbě a postupně bylo zabydlováno novými majiteli a nájemci. V roce 2022 sem společnost Meta přestěhovala svou londýnskou centrálu do několika objektů o celkové ploše bezmála 60.000 m²; v území sídlí také např. společnost Sony Music. Z veřejné vybavenosti se zde nachází dvě základní školy, vyšší odborná škola, sdílený parkovací dům, kino nebo komunitní zahrada.

Veřejná prostranství a Regent's Canal

Dle propagačních materiálů se developer Argent pyšní množstvím veřejných parků, náměstí a dalších otevřených prostranství: ta zabírají 10,5 ha neboli 40 % rozlohy území (KCCLP, 2021). Kvantitu samotnou vnímají v intenzivně zastavěném městě jako významnou kvalitu: chtěli poskytnout dostatek příležitostí pro trávení volného času venku.

Veřejné (či spíše otevřené) prostory v oblasti Goods Yard jsou nesmírně bohaté a různorodé, těží z členitosti historických konstrukcí a blízkosti Regent's Canal. Svojí funkci hlavní dopravní tepny pro rozvíjející se průmysl ztratil Regent's Canal krátce po příchodu železnice, ale jeho rekreační potenciál je dnes nesmírný. Je podél něj vytvořena jak vyvýšená promenáda, tak snížená náplavka, po níž se dá podél vody dojet až k oblíbenému Regent's Parku. Součástí návrhu cestní sítě je i nová lávka, spojující St Pancras Square s nákupní galerií Coal Drops Yard a navazujícím pobytově upraveným nábřehem. Ústředním prvkem těchto veřejných prostor je plynojem č. 8, který tvoří rám pro parkově upravené pódium (Gasholder Park). Pobřežní promenáda v části území mezi Granary a York Way má název Wharf Road Gardens. Jde o pěší cesty vinoucí se

mezi zatravněnými plochami a zvýšenými květinovými záhony, bezbariérově propojující úroveň Granary s náplavkou Regent's Canal. V kontaktu s nábřežím se nachází několik restaurací a dalších podniků.

Původní návrh počítal s odkrytím historického doku před budovou Granary, ten by rozšířil vodní hladinu kanálu i do středu území. Architekti nakonec dali přednost náměstí a širokým stupňům (Canalside Green Steps), které nenásilně propojují náměstí s úrovní náplavky, a spolu s dalšími prvky – ústí King's Boulevard, most přes kanál a náměstí Granary – tvoří epicentrum veřejných prostranství. Severojižní osa veřejných prostranství, která začíná na jihu u nádraží náměstím Battle Bridge Place, pokračuje na sever ulicí King's Boulevard a dále za kanálem přes Granary Square, Cubitt Square a Cubitt Park.

Přírodní rezervace Camley Street Natural Park byla založená na místě někdejšího uhelného skladu už v roce 1984, v době dávno před vznikem plánu na transformaci území. Tento nečekaný kousek divočiny, malé území o rozloze necelého hektaru, je vklíněné mezi Regent's Canal a těleso kolejiště nádraží St.Pancras. Už v počáteční fázi projektu byla právě zde, jako vlajková loď proměny, instalována plovoucí vyhlídková platforma Viewpoint, která umožňuje sledovat vodní ptactvo nebo jen tak pobýt nerušeně v přírodě.

6. 3. 3. Funkční využití v území

Plánovací povolení⁴⁰ umožňovalo v 27ha území postavit až 713.000 m² podlažních ploch, přičemž podíl jednotlivých funkcí byl do určité míry pohyblivý. V rámci plánovací dokumentace bylo území rozděleno na jednotlivé zóny, pro které byla stanovena celková kapacita a maximální podlahová plocha jednotlivých funkcí. Kombinace jednotlivých funkcí v bloku byly flexibilní s tolerancí cca 20 % (Argent King's Cross Ltd, 2005). Toto opatření umožnilo reagovat pružněji na požadavky klientů – na spojování, rozdělování a adaptaci jednotlivých budov.

Z dostupných zdrojů je zřejmé, že předpoklady o složení funkcí v území měly svůj vývoj. V průběhu výstavby se zdálo, že podíl bydlení bude vyšší, než předepisovala plánovací minima (**Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). Situace v roce 2021 nakonec ukazovala na opačný trend, tedy maximalizaci ploch kanceláří (Tab. 1). V podílech funkcí se tedy jedná o 14 % bydlení včetně studentských jednotek, což odpovídá plánovacímu minimu. Naopak podíl kanceláří směřuje k maximálním povoleným hodnotám, tedy 64 % zastoupení na celkové podlahové ploše. Celkový počet bytů včetně islingtonského trojúhelníku bude 2.013 bytů a 750 jednotek studentského bydlení.

Předpokládané rozložení funkcí v rámci území ilustruje Obr. 24, který vznikl v době, kdy byla výstavba v plném proudu a panovala dobrá představa o tom, jak se podaří regulativy funkčního využití uvést do praxe. V jižní části území byla původně předpokládána kombinace kanceláří a hotelů s obchody a službami v parteru; dnešní realitou je čistě kancelářské prostředí s obchody a službami v parteru. V severní části území je patrné (ne tak výrazné, ale přesto) funkční členění mezi nábřežím Regent's

⁴⁰ Jedná se o povolení pro hlavní část území v jurisdikci městské části Camden

Canal s kulturními institucemi, a smíšenými funkcemi s bydlením, koncentrovaným do severní části území. Napříč územím se nachází aktivní veřejný parter.

Funkce	Plánovací povolení 2005 ¹⁾		Situace 2021 ²⁾
Kanceláře	až 455.500 m ²	až 64 %	64 %
Bydlení včetně studentského	až 220.000 m ²	až 31 %	14 %
Obchody a gastro	až 46.000 m ²	až 6 %	8 %
Služby, kultura, rekreace	až 109.000 m ²	až 15 %	14 %
Celkem	až 713.000 m ²		

Tab. 1: Podíly jednotlivých funkcí dle plánovacího povolení a nyní, zdroje: 1) Argent King's Cross Ltd, 2005 a 2) KCCLP, 2021.

Nad rozvržením funkcí v území uvažovali architekti také v souvislosti s nutností přivést do území nové uživatele. Tzv. volitelné aktivity (bazén, tělocvična) se nachází na západním cípu Goods Way, v místě nejbližšího propojení s komunitou Camden. Naopak aktivity nutné (škola a školka, tělocvična) se nachází ve středu zástavby tak, aby návštěvník prošel a objevil kus nového území. Další z propojovacích strategií je cílené lákání návštěvníků na akce, konané na hlavních veřejných prostranstvích v rámci kulturního programu.

Kanceláře

V území bude po dokončení výstavby realizováno bezmála půl milionu metrů čtverečních kanceláří. Růst kreativních průmyslů a relokace UAL udělala z King's Cross zajímavější destinaci, než bylo původně očekáváno; nová atmosféra čtvrti přilákala i uživatele mimo tradiční finanční sektor. Na snahu developera po vytvoření Learning and Knowledge Cluster slyšeli nájemci z různých kreativních odvětví – od módy a zábavy (Louis Vuitton, Sony Music, Universal Music) až po firmy v oblasti technologií a umělé inteligence (Google, Meta).

Magazín Wired v roce 2019 identifikoval 27 technologických společností, inkubátorů, start-upů, výzkumných institucí a investičních společností, sídlících na King's Cross a v jeho těsném okolí. V širším území dochází k symbióze mezi výzkumnými a vzdělávacími institucemi (British Library, University of Arts, London, Francis Crick Institute, Alan Turing Institute), technologickými giganty (Google, Meta), začínajícími start-upy (University College London start-up hub, ARK coworking, Toyota Connected) a venture kapitálovými investičními společnostmi (InMotion Ventures, Balderton Capital). V území sídlí řada společností, zabývajících se umělou inteligencí (Brainpool, Previs, Alan Turing Institute, Benevolent AI, DeepMind). Podle redaktorů dělá tako koncentrace z King's Cross největší londýnský „tech hub“ (Bedingfield, 2019).⁴¹





Bydlení

V území se bude po dokončení výstavby nacházet 2.013 bytových jednotek a 750 jednotek studentského bydlení. První byty byly často kupované jako investice, to se ale výrazně změnilo s novou daňovou politikou a opatřeními, zavedenými v letech 2016-

⁴¹ Viz také Kapitola 6. 3. 10. Rozvoj v okolí – dopady developmentu



Obr. 24: Rozložení funkcí v území, předpokládaný budoucí stav z roku 2015. Zdroj: KCCLP, 2015 a autorka.

	Kanceláře:	56 %	/ 2021: 64 %
	Bydlení:	24 %	/ 2021: 14 %
	Obchody a gastro:	11 %	/ 2021: 8 %
	Služby, kultura a rekreace:	9 %	/ 2021: 14 %

2017.⁴² I přesto ceny bytů vylétly strmě vzhůru: předpokládaná prodejní cena u prvních jednotek byla v přepočtu 190.000 Kč/m², první byty se v roce 2011 prodávaly za v přepočtu 230.000-245.000 Kč; v roce 2020 už se průměrná cena vyšplhala v přepočtu na 410.000 Kč/m², přičemž nejdražší byty (vestavby plynovodů) se prodávaly za v přepočtu 680.000 Kč/m² (Rowlinson, 2020).⁴³ Pro srovnání, Londýnský průměr z roku 2022 se pohyboval v přepočtu na částce 330.000 Kč/m² (*Average cost...*, 2022).

Otázka dostupného bydlení je upravována vládním Plánovacím rámcem (Velká Británie, 2012). Procentuální podíl nákladů na bydlení na celkových příjmech domácnosti určuje mezní hodnoty pro nárok na konkrétní typ podpory. Na podporu mají nárok různé skupiny obyvatel, od skutečně potřebných až po středně příjmové, včetně klíčových profesí, zejména pracovníci ve zdravotnictví a sociálních službách nebo učitelé. Klienti systému dostupného bydlení jednájí buď s municipalitami, které vlastní bydlení a pronajímají ho jako dostupné, nebo s registrovanými sociálními pronajímateli (RSL – Registered Social Landlords). Jde o nezávislé asociace, podporované dříve z veřejných peněz, v posledních letech ale čím dál více prostřednictvím developerských kompenzací.

Vůči obyvatelům, bydlícím v podporovaných typech bydlení, je obec nebo RSL v různých typech vztahů (Central Bedfordshire, nedatováno):

- Social rented – Sociální nájemní bydlení
- Specialist social rented – sociální nájemní bydlení pro obzvláště zranitelné skupiny
- Key worker housing – sleva na tržním nájemném pro klíčové profese
- Affordable rented housing – nájemné dosahuje maximálně 80% ceny tržního nájmu obvyklého v okolí

Britský systém dostupného bydlení pracuje také s nástroji tzv. intermediate housing, a to ve dvou možnostech:

- Shared ownership – sdílené vlastnictví: polovina hodnoty bytu je uhrazena kupujícím (zpravidla formou hypotéky), druhá polovina splácena formou nájmu
- Shared equity - tzv. „help to buy“, jde o systém půjček, který má pomoci s koupí vlastní nemovitosti. První roky bezúročnou půjčku lze využít jako základ ke komerčnímu úvěru na nákup nemovitosti.

Specifikace developmentu zavazovaly developera k realizaci 40 % dostupných bytů; konkrétně šlo o 750 bytových jednotek, z nichž 500 mělo být v režimu sociálního nájemního bydlení, Argent však přišel s nabídkou dalších dvou produktů z kategorie tzv. intermediate housing: Homebuy, kdy tím, kdo poskytuje bezúročnou půjčku jako formu podpory nákupu nemovitosti, je přímo developer. Druhým produktem je Right to Buy, kdy stejné podmínky platí pro zájemce o nákup bytu z řad nájemníků v obecních bytech v okolí.

⁴² V roce 2016 začala platit „stamp duty“ na druhý domov, od roku 2017 byly postupně snižovány daňové slevy na hypotéky pro pronajímatele.

⁴³ Originální částky jsou počítané v britských librách na čtvereční stopu (sqft), tedy 700 liber/sqft, 850-900 liber/sqft, 1.500 liber/sqft a 2.500 liber/sqft.

Navzdory enormnímu komerčnímu úspěchu celého projektu mechanismus dohody kompenzací umožnil developerovi, aby tváří v tvář snižujícím se státním příspěvkům na výstavbu dostupných bytů požádal o snížení požadovaného počtu dostupných bytových jednotek; celkový počet dostupných bytů, které má podle nové dohody, uzavřené v roce 2006 postavit, tak bude 637 (Edwards, 2015). Dle specifikací je velká část dostupných bytů tří a čtyřpokojových, tedy pro rodiny s dětmi (Bishop a Williams, 2016, s. 110-111).

V území se nachází několik prominentních rezidenčních projektů. Kromě vestavby plynojemů je dalším hojně diskutovaným bytovým domem v roce 2023 dokončovaný Cadence v čele Cubitt Park. Tento projekt kombinuje tržní bydlení s bytovými jednotkami pro středně příjmové skupiny. Podél York Way a v oblasti u kolejí se nachází několik objektů s městskými či dostupnými byty: Saxon Court a Roseberry Mansions, Rubicon Court, a Urbanest studentské bydlení.

Vybavenost

Developer Argent věnoval od samého počátku enormní úsilí snaze přivést do území nové uživatele. Od roku 2009 fungoval v území interní tým programu *placemaking* – podpora a organizace umění, eventů, komunitních aktivit. Granary Square začalo být využíváno jako hlavní místo konání různých společenských akcí – od festivalů přes sportovní přenosy až po bleší trhy a stánky s občerstvením. Bylo zprovozněno návštěvnické centrum, které pořádalo po území komentované prohlídky. Tým kurátorů vymýšlel pro území na míru šité umělecké instalace.

Argent se podařilo území zabydlet: ve veřejném prostoru se pohybuje i pobývá velké množství lidí, kteří studují, pracují, nakupují, stravují se nebo odpočívají. Jaký druh vybavenosti a vyžití ale místo svým návštěvníkům poskytuje? Antropoložka Nitasha Kapoor (2019) si ve své studii King's Cross všimá, že „...téměř všechny produkty, služby a zážitky dostupné v King's Cross Central jsou pozitivní; a pozitivní jsou dle definice neobvyklé a vyskytují se jen příležitostně.“ Argent kreativní a slibné koncepty aktivně láká vlastním systémem pobídek. Přišel například se strategií obsazování území atraktivními nájemníky z řad restaurací a podniků tak, že jim nabízel společný podnik: Developer zaplatí fit-out a nasadí regulovaný nájem, a naopak si bere podíl ze zisku (Bishop a Williams, 2016).

Kreativní a kulturní vybavenost je pevnou součástí koncepce rozvoje celého území. Ve spolupráci s uměleckou školou UAL došlo k otevření Platform Theater, převážně studentského divadla v budově Granary. V dalším ze zrekonstruovaných objektů poblíž Granary se od raných fází realizace nacházelo malé muzeum House of Illustration, od roku 2022 zde sídlí muzeum Queer Britain. Nabídka kultury a vzdělávání doplňuje Aga Khan Centre – centrum islámské kultury, zaměřené na akademiky i veřejnost nebo malé kino Everyman King's Cross. Zatím nejnovějším přírůstkem k portfoliu kulturních staveb je v únoru 2023 otevřená galerie Lightroom, která pořádá imersní umělecké show s využitím nejmodernější světelné a audiovizuální techniky.

V území se nachází některé služby v nižších cenových hladinách a občanská vybavenost: Veřejný 25 m dlouhý bazén, saunu a fitness nebo knihovnu lze najít v budově, kde sídlí městská část Camden (Pancras Square). V jedné z budov za plynojemů se nachází dvě

základní a jedna mateřská škola, jedna ze škol je speciální pro děti se sluchovým postižením; poblíž sídlí také veřejná tělocvična, pro místní obyvatele k zapůjčení zdarma. V území se dále nachází vyšší odborná škola, komunitní zahrada, kde lze pěstovat zeleninu nebo se učit vařit. Na Regent's Canal kotví oblíbený antikvariát, jehož majitelé pořádají občasná jazzová vystoupení. Řadu akcí zdarma a pro veřejnost pořádá přímo tým managementu King's Cross; zpravidla se jedná o open-air akce v letních obdobích. Jak podotýkají místní obyvatelé, vnitřní prostory jsou drahé, na podzim tedy otevřenost vůči sousedům utichá (Kapoor, 2019).

V území absentuje řada běžných služeb – pošta, čistírna, pobočky bank, fastfood, levná kavárna; nejsou zde ani ordinace lékařů nebo lékárna. Obchody s potravinami jsou jen ve vyšším standardu (Waitrose, Canopy market). Nedostatek každodenní vybavenosti a služeb v nižší cenové hladině znamená, že lidé sem zpravidla nechodí běžně, za rutinními pochůzkami; a ti, kdo zde tráví každý den, musí za těmito službami jít jinde. To má vliv také na formování místní komunity:

„Nedostatek levnějších možností stravování, společenského života a nakupování fakticky vylučuje mnoho místních obyvatel. Stojí v cestě tomu, aby se obchody, kavárny a bary staly centry komunity, kde se většina místních obyvatel cítí vítána a může navazovat sousedské vztahy se zaměstnanci nebo majiteli.“ (Kapoor, 2019)

Veřejné služby a vybavenost není snadné v území identifikovat. Samotné sídlo městské části se svou čtvrtovou vybaveností se nachází v periferní poloze mezi nádražím St Pancras a Regent's Canal, a navenek své služby inzeruje málo nebo vůbec. Také navigační systém, který je v území zaveden, má vůči veřejné vybavenosti dluh: neodkazuje na nekomerční aktivity, nelokalizuje sídlo městské části, veřejný bazén ani knihovnu (Kapoor, 2019). Také další čtvrtová vybavenost – základní a mateřské školy, tělocvična – se nenachází spíše v periferních oblastech území.

6. 3. 4. Architektura a urbanismus

Prioritou návrhu bylo vytvoření kvalitních veřejných prostranství s jasně rozlišitelným charakterem. Jako protiváha funkční adaptability byly v plánovacím povolení definovány pevně některé fyzické regulativy: hlavní ulice a veřejná prostranství, včetně detailního návrhu, nebo maximální výška základní hladiny a hladiny akcentů. Masterplan předepisuje intenzivní typologii zástavby: Kancelářské bloky jsou plně zastavěné, obytné bloky svým uspořádáním vytváří menší dvorky (Cadence, Rubicon Court, Saxon Court). Výjimkou je blok s menší komunitní zahradou ve zvenku přístupném vnitrobloku na jih od Saxon Court. Intenzivní výstavbu kompenzuje velké množství otevřených či veřejných prostor, které tvoří 40 % rozlohy území.

Historické objekty a demolice

Přímo v území se nachází dvě oblasti památkové ochrany: King's Cross Conservation area a Regent's Canal Conservation area.⁴⁴ Kromě plošné ochrany je památkově

⁴⁴ V Islingtonu s nimi sousedí řada dalších území pod ochranou: Regent's Canal West, Keystone Crescent, King's Cross/St Pancras a Barnsbury.

chráněna řada jednotlivých objektů: obě budovy nádraží, objekt hotelu st. Pancras Chambers, komplex Granary, Eastern coaldrop, Plynojem č. 8 a trojice plynojemů, German Gymnasiu, Great Northern Hotel, Stanley Buildings a Keeper's Cottage. Nejvýznamější památkovou ochranu – Grade I – mají obě budovy nádraží.

Navzdory snaze o zachování maxima historických budov v území došlo k řadě demolic a přesunů. Zbourán byl čtyřpodlažní blok dělnických bytů Culross Building; jeho zachování by znamenalo vychýlení hlavního severojižního bulváru a přerušení vizuálního spojení mezi nádražími a Granary. Zbořena byla nakonec i jedna ze Stanley Buildings proto, aby se do úzkého prostoru vedle nádraží vešla ještě Pancras Road. Trojice historických plynojemů byla demontována už kvůli výstavbě nádraží St Pancras, posléze bylo rozhodnuto, že se spolu s nimi přesune do nové lokality při Regent's Canal i plynojem č. 8, který stál původně ve středu území (dnešní Pancras Square). Bylo také zvažováno, zda odkryt původní „bazén“ před Granary, nakonec byla dána přednost novému náměstí.

Výška zástavby

Developeři od začátku avizovali, že chtějí dosáhnout urbánních kvalit jinak než výškovou zástavbou. Možnost umístění výškových staveb v území nicméně tak jako tak limituje existence tzv. strategických pohledů. Dobové regionální plánovací instrukce (Government office for London, 1996) definovaly deset strategických pohledů na katedrálu sv. Pavla nebo Westminsterský palác. Území King's Cross se týkaly dva z nich – pohled z Parliament Hill na katedrálu sv. Pavla, a pohled z Kenwoodu tamtéž. Chráněné koridory, v nichž je výška nových staveb limitována na 50 m (pohled z Parliament Hill), resp. 52 m (pohled z Kenwoodu), zakrývají téměř celé území kromě severního cípu a pozemků inslingtonského trojúhelníku (Argent St George, 2001b).

Masterplan na toto reagoval návrhem základní výškové hladiny, která se pohybovala na 31 m nad dokončením přízemím pro jižní část území, čímž umožňovala výstavbu 7podlažních kancelářských budov, resp. na 30 m nad dokončeným přízemím pro severní část území, kde bylo možné postavit např. 9podlažní bytové domy. Pro každou zónu bylo potom definováno procento celkové podlahové plochy, které může tuto výšku přesáhnout. Horní limit určuje existence strategických pohledů.

Ze základní hladiny zástavby se tak lokálně zvedají akcenty v podobě věží nebo převyšovaných traktů. Směrem k severnímu okraji území se budovy postupně zvyšují. Nejvyšší budovou je roku 2013 dokončený dům Urbanest King's Cross o 27 podlažích a celkové výšce 81 m, který se nachází mimo ochranné koridory strategických pohledů. Do limitu 50-52 m se se svými 16 podlažími vešly také jednotlivé věže obytných komplexů podél York Way – Cadence, Saxon Court a Rubicon Court.



Obr. 25: Historické prvky území King's Cross, Zdroj: Autorka na podkladu mapy KCCLP, 2015.

- Do roku 1852: před příchodem železnice
- Cca 1852-1920: vývoj zástavby navázaný na železnici
- Cca 1920-1990: výstavba okolních rezidenčních čtvrtí
- 1990-2015: výstavba předcházející či současně probíhající s transformací KX
- 2007-2020: nová výstavba v rámci projektu King's Cross
- Ostatní historické stopy zachované/nezachované

[1] Euston Road
[2] York Way
[3] Pancras Road
[4] Regent's Canal
[5] Plynojemy
[6] nádraží King's Cross
[7] Great Northern Hotel

[8] nádraží St Pancras
[9] Granary
[10] West Handyside Canopy a Goods Shed
[11] Coal Drops
[12] Stanley Buildings
[13] German Gymnasium
[14] Culross Building

Architektura

Hlavním principem řešení celého území bylo vytvoření bohatého urbanistického rámce, který bude moci být naplňován budovami bez ohledu na jejich styl, a který pojme množství zachovaných historických staveb. Urbanistický rámec, ale i architektonické návrhy, dávají maximálně vyniknout historickým stavbám, které zpravidla dostaly novou vrstvu kvalitní současné architektury, viz např. Granary (Stanton Williams, 2011), Western Concourse nádraží King's Cross (John McAslan + Partners a Arup, 2012), přístavba St Pancras od Normana Fostera a Alistaira Lansleyho (2001–2007) nebo Coal Drop Yards (Thomas Heatherwick, 2018). Novostavby nevynikají extravagancí ani snahou na sebe upoutat – neboli „jsou totálně nudné“, jak prohlásila Zaha Hadid pro Architects Journal (Clark, 2014).

6. 3. 5. Vlastnictví a správa veřejných prostranství

Ve Velké Británii a Londýně obzvláště je v posledních letech hojně diskutovaný fenomén veřejných prostranství v soukromých rukách (POPS – privately-owned-public space). Soukromí developeři mají možnost si po dokončení výstavby ponechat otevřená prostranství ve svém majetku a ve své správě. Veřejný přístup do těchto prostor potom bývá regulován řadou, často pouze interně zveřejněných pravidel, a dodržování těchto implicitních pravidel bývá vymáháno soukromou ochrankou. Osoby, které se chovají nežádoucím způsobem, potom mohou být z prostoru vykázány, nebo jim může být pobyt znepríjemňován tak, aby se v něm necítili vítáni. Různé projevy nepřijatelného chování přitom mohou sahát od skateboardingu přes politická shromáždění až po prostý pobyt bezdomovců, osob viditelně nemajetných nebo jinak vizuálně „rizikových“ – třeba mládeže (mluví se v této souvislosti o „hoodie test“ – test kapuce).

King's Cross se stalo v mnoha ohledech symbolem londýnských POPS (Shenker, 2017). Nad pořádkem v některých z nejoblíbenějších míst bdí ochranka, přičemž explicitní pravidla, která je nutné dodržovat, nejsou známa. V začátcích vyjednávání usiloval Argent o získání veškerých veřejných prostor do vlastní správy s poukazem na ještě nedávno kolabující služby městské údržby. Dohoda nakonec zahrnovala převzetí většiny veřejných prostor městskou částí a zachování velkých formálních prostor ve správě developera tak, aby bylo možné tam zajišťovat program (Bishop a Williams, 2016). V roce 2017 bylo v majetku a správě Argent celkem 1,7 ha veřejných prostranství na King's Cross: obě hlavní náměstí Granary Square a Pancras Square, hlavní park Lewis Cubitt Park, Gasholder Park a parková promenáda Wharf Road Gardens (Shenker, 2017). Náměstí v severní části území Cubitt Square a náměstí mezi oběma nádražími Battle Bridge Place tak jako jediná významná veřejná prostranství zůstávají veřejná i de iure.

6. 3. 6. Doprava automobilová a cyklistická

Už camdenské a islingtonské společné plánovací instrukce (London Borough of Camden, 2004) si jako jeden z cílů v oblasti dopravy kladly *“minimalizovat využívání automobilů, založené na spektru opatření k redukci dopravy a znečištění vzduchu, včetně omezení parkování na naprosto nutné minimum a maximalizaci bydlení zcela bez parkování.”* (London Borough of Camden, 2004, s. 17) Camden plánoval usilovat až o 75% podíl bytů bez vlastních parkovacích míst (London Borough of Camden, 2004, s. 22-23).

Specifikace developmentu uvádějí, že na ulicích celé čtvrti smí být umístěno maximálně 65 parkovacích míst. Vícepodlažní parkovací dům bude mít kapacitu maximálně 800 parkovacích míst a bude sloužit všem uživatelům – rezidentům, zaměstnancům, návštěvníkům, hotelovým hostům i uživatelům sdílených vozů. Skupiny parkovacích míst budou mít nastavený takový management, aby sdílení různými uživateli umožnily. Další parkování může být realizováno v suterénu budov v takových počtech, aby celkové parkovací kapacity pro jednotlivé funkce nepřekročily dané koeficienty: 0,5 parkovacího místa na bytovou jednotku, 25 parkovacích míst pro 650 studentských jednotek, 1 parkovací místo pro 10 hotelových pokojů, 1 parkovací místo na 600 m² ploch vybavenosti, 1.250-1.500 m² ploch kancelářů a 1.000 m² ploch obchodů (Argent King's Cross Ltd, 2005). V rámci projektu nedošlo k rozšíření přilehlé uliční sítě pro nové intenzity automobilové dopravy.

Území na jih od Regent's Canal je kontrolovanou parkovací zónou (CPZ – Controlled Parking Zone), a parkování na ulici je zde zakázané ve všedních dnech v čase 8:30 – 18:30, o sobotách fungují smíšené zóny pro rezidenty. Zastavení a vyložení zavazadel je možné v ulici Pancras Road mezi oběma nádražími (K+R). Další odstav vozidel návštěvníků je placený a možný jen na dvou místech: v podzemních garážích St Pancras International (315 míst) a ve vícepodlažním parkovacím domě Handyside Car Park v území za plynojemy (231 míst).

Odstav jízdních kol je naopak v území podporován. 276 parkovacích míst pro kola na nádraží St Pancras International je bezplatných a ve veřejném prostoru se nachází velké množství cyklostojanů s kapacitou 700 míst, působí v něm dvě společnosti se sdílenými koly a jedna půjčovna. Aby bylo zajištěno maximum prostoru na povrchu pro pěší a cyklisty, byl v jižní části území centralizován způsob zásobování z podzemních sdílených zásobovacích cest (shared access routs). Prostor na povrchu je i nadále upravován ve prospěch komfortnějšího pohybu pěších; roku 2020 dostal Argent povolení k vytvoření dopravně sdílených prostor na King's Boulevard a Granary Square. Původní koncepce neoddělných tras pro cyklisty byla mezitím na několika místech přehodnocena, byly zavedeny oddělené cyklo pruhy.

Pro King's Cross také platí celoměstská pravidla, která dále regulují vjezd vozidel: v dubnu 2019 byly v Londýně zavedeny nízkoemisní a ultra nízkoemisní zóny. King's Cross, stejně jako celý centrální Londýn, je součástí ultra nízkoemisní zóny (ULEZ – Ultra Low Emission Zone); od srpna 2023 potom přísnější pravidla ULEZ platí na celý Londýn. V těchto oblastech je zpoplatněn provoz automobilů, nesplňujících přísné emisní limity. Kromě toho je zpoplatněn provoz všech vozidel ve špičkách – ve všední dny od 7:00 – 18:00 a o víkendech a svátcích 12:00 – 18:00 (ULEZ and LEZ services, 2023).

6. 3. 7. Environmentální udržitelnost

Zajištění udržitelných zdrojů vytápění a elektřiny bylo v seznamu priorit městské části až pod dostupným bydlením a lokálním pracovními příležitostmi. Jak posléze přiznali zástupci městské části (Bishop a Williams, 2016, s. 117) toto téma vznesli při jednáních s developery hlavně proto, aby dostáli závazkům z Londýnského plánu a také jako prevenci před „ostřelováním“ návrhu ze strany opozice, starosty a místních aktivistů. Základní prověření možností sice provedli, ale veškeré zvažované technologie se z hlediska nákladů a efektivity vzhledem k nepřiliš velké rozloze území a jeho umístění uvnitř města ukázaly jako nereálné: fotovoltaika, solární ohřev vody, větrná turbína, tepelné čerpadlo. Jedinými hmatatelnými výsledky tak byla výstavba energocentra, které zajišťuje centrální vytápění pomocí „green gas“ (biomethanu), a investice do energeticky úsporných budov – v území se nachází řada budov s certifikátem BREEAM Outstanding (KCCLP, 2021).

Ve své zprávě o udržitelnosti z roku 2021 (Sustainability Report) nicméně Argent prezentuje řadu úspěchů, kterých se mu v posledních letech podařilo dosáhnout různými opatřeními, např. dosažení celkové uhlíkové neutrality pomocí dodávky energií z obnovitelných zdrojů a náhradní lesní výsadby, nebo nulového skládkování odpadů (KCCLP, 2021).

6. 3. 8. Propojení uzlu a místa – bariéry a jejich překonání

Celé 27ha území projektu King's Cross bylo vymezeno v určitých fragmentech, určených majetkovými poměry a dopravní infrastrukturou. Jednoznačné hranice vymezovaly území na západě dostavbou nádraží St Pancras a budoucím kolejištěm trati CTRL, na východě nádražím King's Cross, navazujícím kolejištěm a ulicí York Way. Na jihu ale končilo řešené území na úrovni jižní hrany Great Northern Hotel, z řešeného území byl také vyňatý celý střed území kolem Regent's Canal. Mimo bezprostředně řešené území se tak nacházela obě nádraží a jejich předprostory směrem do Euston Road, hotel Pancras Chambers, přiléhající k nádraží St Pancras z jihu, celé bezprostřední okolí Regent's Canal i přírodní rezervace Camley Street National Park. Mimo řešené území se ocitly i dvě historické budovy – Stanley Buildings uprostřed území (viz Obr. 17).

Zejména infrastrukturní projekty a rozvoj okolních pozemků byly z hlediska zapojených aktérů i harmonogramu navzájem téměř nezávislé, což se v jednotlivých případech, díky nasazení konkrétních lidí nebo překročení hranic, vymezených institucionálními kompetencemi, podařilo relativně dobře překonat:

Mimo vymezené transformační území se nacházelo samotné nádraží King's Cross. Investorem projektu jeho rekonstrukce a propojení se stanicí metra byl Network Rail, který na projektu spolupracoval s firmou Arup a architektonickou kanceláří Johna McAslana. Naopak historická segmentová stavba Great Northern Hotel a pozemky za ní směrem k nádraží King's Cross byly součástí developmentu Argent. Původní masterplanu počítal s demolicí tohoto hotelu a vznikem prostorného náměstí. Až po nesouhlasu památkářů došlo k propojení obou tvůrčích týmů. Výsledkem je dnes už ikonický návrh Johna Mc Aslana: krytá odjezdová hala, vymezená segmentem Great Northern Hotel, s bílým žebrovím vyrůstajícím z bočního průčelí. Zároveň hala svým

vnějším objemem pomohla definovat ono potřebné náměstí (Bishop a Williams, 2016, s. 88-89) (viz Obr. 21).

Podobně ani další dnes významné náměstí – předprostor nádraží King's Cross do Euston Road – nebyl zprvu součástí záměru. V těchto místech se nacházela původně dočasná přístavba odjezdové haly, kterou si společnost Network Rail plánovala ponechat ke komerčním účelům. Zástupci Camdenu ji však přesvědčili o nutnosti přístavbu strhnout a vytvořit zde významné náměstí na základě otevřené architektonické soutěže. Vítězná kancelář Stanton Williams se musela popasovat s mnoha výzvami – jak vytvořit efektivní přestupní uzel, jak uspořádat prostor, který dá vyniknout monumentálnímu průčelí nádraží King's Cross a zároveň zachová řadu otvorů a prostupů směrem do podzemního vestibulu. Realizace proběhla v letech 2012-2014 (Bishop a Williams, 2016, s. 185-186) (viz Obr. 21).

Výjimku mezi těmito úspěchy tvoří snad jen CTRL; bariéry, které vznikly konkrétními technickými rozhodnutími, se potom nástroji urbanismu a architektury už nepodařilo překonat. K přestavbě samotného terminálu St Pancras se konsorciu LCR po určitém vyjednávání podařilo připojit také rekonstrukci někdejšího hotelu, rozpadající se ikonické novogotické stavby pod nejpřísnější památkovou ochranou (Bishop a Williams, 2016, s. 36-37). Dnes hotel St Pancras Chambers tvoří čelo nádraží směrem do Euston Road a možnost vynechání jeho rekonstrukce se dnes jeví nepředstavitelná.

Aktéři věnovali také mnoho úsilí otázce, jak propojit development na King's Cross s okolím přes překážky, které se jeví jako dosti fatální. V prvních fázích návrhu prověřovala společnost Arup možnosti překonání západní bariéry kolejiště CTRL pomocí podchodů a nadchodů. Ani jedna z cest se ale neukázala jako schůdná: realizaci podchodů znemožňoval souběh trati, kanálu a tunelů Thameslink, nadchody by kvůli překonání vyvýšené trati musely být velmi vysoké. Jedinými propojeními území směrem na západ je tak prodloužení Goods Way, úzká cesta Camley street, pro pěší potom průchod odjezdovou halou St Pancras nebo také stezka po náplavce kanálu.

Možnost propojení podél východní hranice do městské části Islington je na jihu blokována masou nádraží King's Cross a kaňonem navazujícího kolejiště, na sever od Regent's Canal se ukázalo být složité navázat na zdejší zástavbu modernistického sídliště Bemerton, které ve své době porušilo původní uliční strukturu a obrátilo se k někdejšímu železničnímu brownfieldu zády. Jediné realizované propojení tak funguje na spojnici Copenhagen Street – Handyside Street.

Architektonické řešení bariér v území se nicméně celkem zdařilo. Těleso dráhy je z velké části ukryto za bariérovými domy, které mají podél kolejí svoje polosoukromé zásobovací a další servisní prostory (centrála Google, domy v ulici Canal Reach podél náspu). Samotné těleso rozšířeného nádraží St Pancras, které je mostní konstrukcí, je podstavené jinými funkcemi jen v části území, která bezprostředně navazuje na hlavní přestupní prostory; zbytek je ponechán jako slepé fasády.

Peter Bishop (Bishop a Williams, 2016, s 177-179) nastiňuje způsob, jakým se tvůrčí týmy developera a městské části vypořádali se situací, kdy nejsou schopni fyzicky dobře propojit území s jeho okolím. Tím větší důraz kladli na to, aby bylo prostředí otevřené,

inkluzivní, lidem žijícím v okolí něčím blízké. Projekt Canary Wharf se v jeho textech opakovaně objevuje jako negativní reference území s nepřátelským, cizorodým charakterem – jako odstrašující příklad pro King's Cross. Roli v jejich strategiích hrálo rozmístění funkcí i kulturní program, vytvářený pro hlavní veřejná prostranství.

6.3.9. Rozvoj v okolí – dopady developmentu

Panuje obecný předpoklad, že cílená regenerace či výstavba nové čtvrti podnítl rozvoj také v blízkém i vzdálenějším okolí. Nastartuje se ekonomická aktivita, úspěšné podniky lákají do svého okolí další takové, noví obyvatelé jsou zároveň novými zákazníky, atraktivita čtvrti vzroste a s ní i cena pozemků nebo staveb, které by se ještě před nedávnem nevyplatilo rekonstruovat. Kromě vlastních aktérů transformace King's Cross tak vznikají další iniciativy, které těží z reálné či očekávané atraktivity místa a přicházejí s vlastní vrstvou aktivit (Salet a Gualini, 2012).

V roce 2017 si Argent nechal od konzultantské společnosti Regeneris zpracovat studii toho, jaký přímý ekonomický a sociální dopad měla výstavba nové čtvrti (Regeneris, 2017). Ze studie vyplývá mimo jiné to, že v okolí King's Cross lokální ekonomika zaznamenala růst: od roku 2009 se zde zdvojnásobil počet pracovních míst a poměrově stejný byl nárůst počtu firem. Na základě rostoucích cen nemovitostí, 40% nárůstu využití stanice metra a snížení kriminality lze říci, že se zvýšila atraktivita místa. Přesto v okolních čtvrtích zůstává nezaměstnanost relativně nadprůměrná⁴⁵ a úroveň příjmů zůstává relativně hluboko pod londýnským průměrem⁴⁶ (Regeneris, 2017, s. 43-46). Z jiných ukazatelů vyplývá, že výše nájmu kancelářských prostor v okolí King's Cross (mimo samotné území) se v uplynulých letech srovnaly s průměrnou výší nájmu v centrálním Londýně (Regeneris, 2017, s. 63).

Významné investice v okolí

Regent Quarter – někdejší komplex domů na Balfe Street, které už v sedmdesátých letech 20. století majitel nechával vybydlet s cílem získat demoliční výměr a postavit na volných parcelách kanceláře. Místní obyvatelé proti tomuto záměru bojovali a už v roce 1977 uspěli se zápisem celého území do seznamu památek. Situace se ale opakovala v roce 2000, kdy plánovaná rekonstrukce měla zahrnovat velké množství demolice, opět se vzbouřili místní obyvatelé a developer projekt změnil. Následnou, relativně citlivou rekonstrukcí, bylo ve 12 budovách umístěno 24.000 m² kanceláří a 20 jednotek pro obchod a služby. Noví majitelé, kteří koupili komplex v roce 2018, připravují další výraznou revitalizaci, která má „využít podstatné zlepšení na trhu v oblasti King's Cross, kdy se za posledních 15 let zvýšilo nájemné o 350 %“ (*Regent Quarter King's Cross*, nedatováno).

The King's Place – Roku 2008 otevřený „kulturní puls King's Cross“ jak sami sebe nazývají, King's Place je kulturní a společenské centrum, obsahuje dva koncertní sály a dvě galerie a prezentuje „odvážný, kritikou oceňovaný“ program se zaměřením na

⁴⁵ v některých okresech 2 % oproti londýnskému průměru 1,2 %

⁴⁶ Údaje o výši příjmů pochází z roku 2012/13; průměrné roční příjmy domácnosti v okrsku King's Cross byly na úrovni £33.100 oproti londýnskému průměru ve výši £51.000.

mluvené slovo a hudbu. King's Place je také místem pro pořádání konferencí, je v něm umístěna kavárna, bar a restaurace. Na sedmi podlažích se nachází kanceláře o celkové rozloze 2.400 m², ve kterých donedávna sídlila např. editorská sekce novin The Guardian a The Observer nebo část Network Rail, v současnosti jsou pronajaty např. společnosti WeWork jako sdílené co-workingové pracoviště. Objekt je provozován charitativní nadací, veškeré náklady pokrývá z příjmů z konferencí a pronájmů (Kings Place Music Foundation, nedatováno).

Na západní hraně nádraží St Pancras se už po mnoho let koncentrují vědecké a vzdělávací instituce. Potenciál této nové, tzv. Knowledge Quarter chce uchopit především Britská knihovna a přetavit ho v rámci plánované přístavby do kvalitativně zcela nového konceptu. Budoucnost této části Camdenu je také úzce svázána s plánovanými infrastrukturními projekty

British Library – Pro výstavbu britské knihovny byly vybrány pozemky někdejších železničních skladů na západ od dnešního nádraží St Pancras. Ikonická modernistická budova knihovny, dokončená jen z poloviny, zde byla otevřena roku 1997. Budova byla roku 2015 zapsaná na seznam nemovitých památek pod nejpřísnější typ ochrany (Grade I), tedy stejně jako přilehlá nádraží St Pancras a King's Cross. Plán na rozšíření britské knihovny představili British Library a její partner pro development, konsorcium SMBL, roku 2018. Aktéři si dobře uvědomují kontext, který budou svým vstupem spoluutvářet – místo budoucího významného dopravního uzlu na přestupu mezi St Pancras, Euston Station a Crossrail 2, stejně jako rodící se prostředí londýnské knowledge quarter díky svému umístění mezi The Francis Crick Institute a The Alan Turing Institute. Přístavba knihovny má nejen přinést 9.000 m² pro knihovní fondy, ale také 55.000 m² dalších ploch – prostor pro obchody, dostupná sdílená pracovní místa, nebo nové sídlo The Alan Turing Institute. Plánem je také propojit skrze nová veřejná prostranství knihovny sousední Somers Town a St Pancras. Cílem je, aby se britská knihovna stala „nejotevřenější, nej kreativnější a nejvíce inovativní institucí svého druhu na celém světě.“ (Consultation for British Library Extension, nedatováno)

The Francis Crick Institute – výzkumné centrum Francis Crick Institute bylo založeno roku 2007 a své sídlo na Midland Road, přiléhající ze západu k nádraží St Pancras, otevřelo v roce 2016. Jedná se o instituci, zřizovanou několika výzkumnými a univerzitními pracovišti. Její náplní je biomedicínský výzkum v oblasti rakoviny, ale také nemocí srdce, infekcí a neurodegenerativních poruch. Jedná se o největší biomedicínskou laboratoř svého druhu v Evropě, sdružuje na 2.000 pracovníků ve více než 100 výzkumných skupinách (The Francis Crick Institute, nedatováno).

The Alan Turing Institute – Národní institut pro datový výzkum a umělou inteligenci byl založen roku 2015 pěti výzkumnými institucemi, osm dalších univerzit se přidalo během následujících tří let; od roku 2023 funguje na bázi sítě, otevřené pro všechny britské univerzity. V současnosti sídlí v budově Britské knihovny, do budoucna by mělo najít nové sídlo v její přístavbě (The Alan Turing Institute, nedatováno).

Zásadní rekonstrukcí prošly také významné budovy, nacházející se na Euston Road a patřící městské části Camden. Bývalé sídlo úřadu, brutalistní prefabrikovaná budova, byla po přestěhování úřadu na náměstí St Pancras přestavěna na boutique hotel, ten se

otevřel veřejnosti v roce 2019. Nový investor během náročné rekonstrukce využil maximum původních prvků a zapojil brutalistní estetiku do zcela nového způsobu využití (Wilson, 2019). Náročnou rekonstrukcí prošla také klasicistní, památkově chráněná budova radnice městské části, nacházející se přímo naproti nádraží St Pancras. Po jejím znovuotevření v roce 2022 slouží občanům nová obřadní místnost, pronajimatelné prostory pro malé místní obchodníky a podnikatele, některé i za dotované nájmy (The London Borough of Camden 1, nedatováno).

Sociální dopady – regenerace a veřejné investice

Městské části, jimž se krátí státní finanční příspěvky, hledají nové cesty, jak investovat na svém území. Palčivým problémem okolí King's Cross, jsou místní sídliště, na nichž jsou propastné sociální rozdíly Camdenu a Islingtonu stále nejvíce viditelné. Městské části proto spustily vlastní komunitní programy investic (CIP – Community Investment Programme), kterými financují sociální zařízení, školy, bydlení i podporu nových pracovních míst.

Maiden Lane Estate – modernistické sídliště se nachází v Camdenu, na sever od území King's Cross. Transformační území King's Cross je pro jeho obyvatele přístupné po York Way, pod viadukty nových i původních tratí. Sídliště, figurující v řadě architektonických průvodců, bylo po svém dokončení roku 1982 vzápětí předmětem pokusů o revitalizaci, která by napravila neutěšenou sociální realitu (Hillier, B. a kol., 1989). Částečná přestavba sídliště proběhla až v posledních letech. Roku 2017 byla dokončena první etapa, během které v území podél York Way přibýlo 273 nových bytů včetně nové 20podlažní bytové věže. Přestavba vycházela z komunitního programu investic (CIP) a nově postavené byty se nachází v různých režimech – od městských dostupných bytů po tržní bydlení (The London Borough of Camden 2, nedatováno).

Central Somers Town – v rámci CIP byla připravována také regenerace sídliště Central Somers Town, nacházejícího se přímo mezi nádražími St Pancras a Euston. Roku 2021 zde byl dokončen oceňovaný projekt revitalizace centrální části této čtvrti. Jeho součástí byla rekonstrukce společných veřejných prostranství, výstavba bytového domu se sociálním bydlením a klubu pro mládež se sportovním a multifunkčním hřištěm (Adam Khan Architects, nedatováno).

Bemerton Estate – ještě v roce 2011 zvažovala městská část Islington demolici tohoto sociálně problematického sídliště. Nakonec s přispěním veřejných konzultací naplánovala regeneraci; první fázi návrhu přestavby představila veřejnosti roku 2021. V rámci prvního bloku plánuje přistavět k přízemí směrem do ulice obchodní jednotky, navýšit počet bytů o 84 a revitalizovat veřejná prostranství (Borough of Islington, 2020). Podobně plánuje regeneraci veřejné vybavenosti sídliště – komunitního centra a knihovny (Bartholomew, 2020).

Barnsbury Estate – sídliště, nacházející se na břehu Regent's Canal v Islingtonu, bude revitalizováno ve dvou etapách. Část sídliště z 50. – 70. let 20. století projde zásadní přestavbou, díky které vznikne více než 600 nových bytů. Jedná se o investici soukromé neziskové organizace, která sídliště vlastní (Newlon Housing Trust, nedatováno).

Budoucnost dopravního uzlu

High Speed 2 (HS2) – Krátce po zprovoznění CTRL v roce 2007 dala britská vláda (2009) podnět k zahájení příprav druhého vysokorychlostního spojení. Vlaky ze speciální dedikované vysokorychlostní trati, která povede z Londýna do Birminghamu a Manchesteru, budou moci pokračovat po konvenčních tratích dále do Skotska. Hlavními terminály bude London Euston, Birmingham Curzon Street a Manchester Piccadilly Station; mezilehlými či odbočovacími stanicemi budou také Old Oak Common na západě Londýna, Birmingham Interchange, Manchester Airport a další. HS2 je připravována na maximální rychlost 360 km/hod. Návrh byl během dalších přípravných fází značně redukován. Došlo tak např. ke zrušení původně plánovaného přímého spojení s letištěm Heathrow nebo krátké camdenské propojky, která města zajistit přímé spojení HS1 a HS2. Umístění terminálu HS2 necelý jeden kilometr od sousedního terminálu HS1 do určité míry opakuje topografický vzorec prvních londýnských nádraží: řadu navzájem nepropojených koncových stanic, vyžadujících při pokračování v jízdě dál mimo Londýn další přestupy. Už nyní proto zaznívají hlasy, volající po lepším řešení přestupních vztahů mezi HS1 a HS2; ve hře jsou podzemní travelátory i shuttle busy, ale také návrh, aby se kapacity, které se zprovozněním HS2 uvolní na trati West Coast Main Line (konvenční alternativa HS2) přesměrovaly k přímému propojení Birminghamu a Manchesteru s terminálem St Pancras. Cílem je, aby i cestující z dalších britských měst, kteří míří na pevninu, mohli rychlovlak považovat za alternativu leteckého spojení (Hakimian, 2022).

The Euston station – Dnešní nádraží Euston, hlavní terminál West Coast Mainline, bylo v 60. letech 20. století přestavěno do modernistické podoby, která si nikdy nezískala přízeň londýňanů ani návštěvníků. Přestavbu stávajícího nádraží Euston station na terminál HS2 navrhují projekční týmy Arup a Grimshaw, modernistickou odjezdovou halu má nahradit prosvětlená 300m pasáž, na okolních 24 ha pozemků má vzniknout multifunkční čtvrť. Přípravy probíhají od roku 2009, v posledních letech byly zahájeny také stavební práce včetně rozsáhlých demolic a archeologického průzkumu. Projekt byl nicméně na jaře roku 2023 pozastaven a čeká na revizi. Důvodem jsou předpokládané vysoké náklady na realizaci, ale také na samotné přeprojektování současného návrhu. Zprovoznění nádraží Euston pro provoz HS2 se odkládá z původního termínu 2026 až za rok 2035.

Crossrail 2 – kapacitní železniční spojení Londýna s jeho jihozápadním zázemím bylo diskutováno už od 70. let 20. století. Od roku 2013 je intenzivně připravováno železniční spojení, vedoucí v severojižním směru přes centrum Londýna s přestupními uzly na nádražích Victoria a Euston-St Pancras. Po Thameslink (zprovozněno 2018) a prvním Crossrail (zprovozněno 2022) by se jednalo teprve o třetí železniční trať, procházející z jednoho konce města na druhý; její realizací by navíc došlo k dalšímu zvětšení kapacity dopravního uzlu King's Cross – St Pancras a jeho rozšíření směrem k budoucímu terminálu HS2 na nádraží Euston. Zahájení výstavby bylo plánováno na rok 2023 s dokončením do roku 2030, v roce 2020 byly nicméně přípravy v rámci covidových úspor pozastaveny a na obnovení čekají dodnes (Transport for London, Network Rail, nedatováno).

Dopady na další londýnský development

Blogeři i konzultanti se shodují, že King's Cross se zařadil mezi pět nejvýznamnějších londýnských obchodních čtvrtí. Tedy po bok londýnského City jakožto tradičního CBD – Central Business District, politického a mocenského centra Westminsteru, centra finančního sektoru Canary Wharf a centra obchodu na jižním břehu Temže (Lambeth a Southwark) (*The Top Business Locations in London*, 2023). Jeho srovnání s běžnými novými smíšenými čtvrtěmi s vyšším podílem bydlení, jakými jsou např. Nine Elms nebo Battersea, tak velmi pokulhává. King's Cross je v mnohém příkladný – tak moc, že dávat ho za příklad může být zavádějící. Dojednaných 40 % dostupného bydlení vysoce převyšuje jiné Londýnské destinace. Celoměstsky se podíl dostupného bydlení na výstavbě pohybuje na úrovni 28 %, ve vnitřním Londýně je to jen 25 % (Regeneris, 2017, s. 48), ale podíl může ještě klesnout – u obytného souboru Nine Elms tvoří podíl dostupného bydlení pouze 20 % (Bishop a Williams, 2016). Zatímco londýnský plán z roku 2004 uváděl, že každý větší development by měl usilovat o 50% podíl dostupného bydlení, legislativně danou spodní hranicí podílu dostupných bytů na celkové podlahové ploše bytů je u projektů tohoto typu 10 % (Velká Británie, 2012, sec. 5, par. 65).

Nejde však jen o podíl dostupných bytů; nové regulativy, stanovené pro celoměstsky významné transformační plochy, umožnily např. vznik čtvrti Battersea, nechvalně proslulé přehuštěnou zástavbou. Praxe správy veřejných prostranství nebo developerský place-making jako příklad dobré praxe také nefunguje univerzálně v jiných prostředích. Emblematickým příkladem, na kterém se zformovala ostrá kritika vůči současným velkým projektům, byla regenerace sídliště Heygate estate na jižním břehu Temže (Elephant&Castle). V letech 2011-2014 zde došlo k demolici původního sídliště, místo kterého developer postavil bydlení ve vysokém standardu. Přestože zde vzniklo 25 % dostupného bydlení a kompenzace zahrnovaly také investice do dopravní infrastruktury a volnočasového centra, svůj nový domov zde nenašli všichni původní obyvatelé. V rámci regenerace tak došlo k přímému vystěhování původních obyvatel; gentrifikace se tak nestala plíživým jevem, přicházejícím spolu se zvyšujícími se cenami bydlení a služeb, ale přímou fyzickou akcí.

6. 4. Slovník aktérů

6. 4. 1. Veřejná správa a její součásti

GLA – Greater London Authority – Celoměstská úroveň samosprávy, zavedená v roce 2000 a sestávající z úřadu londýnského starosty (Mayor of London) a Londýnského shromáždění (London Assembly). GLA je jediným regionálním orgánem, který má přímo volené členy, a to jak 25 zastupitelů Londýnského shromáždění, tak výkonnou osobu starosty. Do jurisdikce spadá tzv. Velký Londýn (Greater London), sestávající z 32 městských částí (Boroughs) a jedné tzv. korporace (City of London). Předchůdcem GLA byl GLC – Greater London Council, fungující mezi lety 1965–1986.

Mayor of London – Londýnský starosta – reformou samosprávy z roku 2000 byla zavedena funkce přímo voleného představitele Velkého Londýna. Jednou z jeho kompetencí je vydávání tzv. Londýnského plánu (London Plan), u celoměstsky významných záměrů disponuje pravomocí nařídit městské části jejich schválení či odmítnutí. Starostou Londýna v prvních dvou volebních obdobích existence tohoto úřadu (2000–2008) byl labourista Ken Livingstone. Livingstone stál v letech 1981–1986 v čele GLC, Greater London Council, předchůdce Greater London Authority. Do projektu King's Cross vstupoval aktivně svojí podporou intenzivní výškové zástavby v duchu vize Londýna jako globální metropole. Jeho nástupcem v křesle starosty po další dvě volební období (2008–2016) byl konzervativce a pozdější ministerský předseda Boris Johnson.

Borough of Camden – městská část Camden – městská část, na jejímž území se nachází velká většina transformačního území King's Cross. Městská část disponuje pravomocí udělit plánovací povolení. V případě velkého projektu, jakým je King's Cross, vstupují do jeho přípravy a schvalování tři různé subjekty:

- Planning/Development control subcommittee – politický orgán který uděluje plánovací povolení u složitějších případů. Je složený z nominantů jednotlivých stran, zastoupených v místním zastupitelstvu. Jejím předsedou byl v době příprav projektu King's Cross labourista Brian Woodrow, který stál vůči projektu v opozici a před klíčovými hlasováními byl odvolán.
- Executive councillors – výkonní radní městské části, kteří mají politickou odpovědnost za jim svěřenou agendu; v tomto případě byla projektu King's Cross nakloněna předsedkyně rady a lídryně místní labouristické skupiny Jane Roberts, životní prostředí (a tedy rozvoj) měl v gesci až do května 2006 její stranický kolega
- Environment Department, King's Cross Team – odbor camdenské radnice, který měl na starosti přípravu projektu, tedy plánovací dokumenty za městskou část a vyjednávání s developery. Odbor byl v době přípravy King's Cross obsazen profesionály – plánovači, v letech 2001–2006 stál v jejich čele Peter Bishop, nyní profesor urbanismu na Bartlett School of Architecture, UCL.

Borough of Islington – městská část Islington – městská část, sousedící s městskou částí Camden; na jejím území se nachází menší trojúhelníkový pozemek za York Way, který je také součástí transformačního území King's Cross. Zástupci městské části se připojili ke Camdenu společnou formulací plánovacích instrukcí (2004), pověřili úředníky městské části Camden, aby vyjednávali s developer také v jejich prospěch.

TfL – Transport for London – organizace, zodpovědná za integrované strategické dopravní plánování Londýna. Založena se znovuzavedením celoměstské správy v roce 2000, sdružila pod sebe organizace, které se do té doby věnovaly jednotlivým dopravním módům. Do přípravy King's Cross zasáhla – dle vzpomínek Petera Bishopa (Bishop a Williams, 2016) – spíše negativně: nepřiměřenými požadavky na další zařízení dopravní infrastruktury a nekoordinovaným postupem při plánování dopravy ve veřejném prostoru.

English Heritage – orgán státní památkové péče, zřízen roku 1983. Pro udělení plánovacího povolení (planning permission) pro záměry, které se týkají památkově chráněných objektů nebo území s plošnou ochranou, je schválení záměru ze strany orgánu památkové péče podmínkou. Do přípravy King's Cross zasáhl v několika dílčích případech: prosadil zachování Great Northern Hotel nebo naopak umožnil zbourání Culross Building.⁴⁷

CABE – Commision for Architecture and Built Environment – vládou založená nezávislá organizace, která měla za cíl prosazovat “good design” – vysokou kvalitu architektonických a urbanistických návrhů, scházela se v letech 1999–2011. Těšila se všeobecnému respektu, ač její rozhodnutí neměla závaznou povahu. Projekty byly před komisí představovány ve formě tzv. design review (recenze projektů). Masterplan King's Cross prošel recenzí CABE v únoru 2002 s mnoha náměty k dopracování a následně v červenci 2002 s uspokojivějším výsledkem. Členy komise v tomto období byli např. Sunand Prasad, Paul Finch, Brian Boylan nebo Paul Morrell, předsedou komise byl Stuart Lipton.

6. 4. 2. Železniční společnosti

British Rail – bývalý státní provozovatel železniční dopravy a majitel nemovitostí na železnici. Společnost byla založena znárodněním čtyř hlavních železničních dopravců po roce 1947. Mezi lety 1994–1997 byla postupně privatizovaná, tímto procesem vzniklo na 125 nástupnických organizací a firem. Vlastnictví a provoz železniční infrastruktury převzala společnost Railtrack. Služby pro cestující byly rozděleny mezi 25 společností.

Railtrack – soukromá společnost, která po privatizaci British Rail v roce 1994 převzala vlastnictví, správu a provoz železniční infrastruktury ve Velké Británii. Na trhu působila zhruba mezi lety 1994–2002 se značnými obtížemi v oblasti bezpečnosti a plynulosti dopravy a s velmi omezenými schopnosti investovat. Společnost byla následně odkoupena nekomerčním subjektem, společností Network Rail.

Network Rail – nekomerční subjekt, založený r. 2002 za účelem převzetí společnosti Railtrack. Vlastník, správce a provozovatel železniční infrastruktury ve Velké Británii. Vzhledem k množství státních závazků byla tato společnost roku 2014 překlasičkována na státní organizaci. 70 % příjmů společnosti pochází ze státního rozpočtu (ministerstva dopravy Anglie a Skotska), 25 % z pronájmu železniční infrastruktury dopravcům a 5 % z realitních operací. Network Rail vlastní po celé Velké Británii na 2.500 nádraží, přímou správu vykonává jen na několika z nich, mezi které patří londýnská nádraží King's Cross, St Pancras International i Euston. V letech 2005–2012 realizovala rekonstrukci a dostavbu nádraží King's Cross, v letech 2012–2014 úpravu přednádražního prostoru.

⁴⁷ Roku 2015 došlo k rozdělení English Heritage na část, která si uchovala tento název a stala se registrovanou charitou pro oblast péče o státní památky a jejich popularizaci, a na nevládní veřejnou organizaci, která pod názvem Historic England přináleží zákonné kompetence v plánování a ochraně historického dědictví

6. 4. 3. Soukromé společnosti a konsorcia

LRC – London Regeneration Consortium – v 80. letech založený společný podnik mezi British Rail a developerem Rosehaugh Stanhope; jeho účelem byla stavba podzemního terminálu pod nádražím King's Cross pro vysokorychlostní trať a tuto investici sanovat developmem 48ha území na sever od nádraží. Z investice nakonec sešlo, Rosehaugh Stanhope skončil s příchodem finanční krize roku 1990 v konkurzu.

LCR – London and Continental Railways – LCR bylo založeno po privatizaci BR jako privátní konsorcium, sestávalo z řady nástupnických organizací BR, konstrukčních firem, zahraničních železničních společností a dalších investorů. Roku 1996 zvítězilo v tendru na výstavbu a provoz nové vysokorychlostní trati CTRL – Channel Tunnel Rail Link, ostrovní úsek trati, spojující Londýn s Paříží a Brusel. Součástí zakázky byla také přestavba nádraží St Pancras na terminál trati CTRL, provoz vlaků Eurostar a prodej pozemků na King's Cross pro realizaci developmentu. LCR se vlivem různých okolností dostávala do finančních obtíží, stejně jako firma Railtrack, která měla po dokončení CTRL tuto infrastrukturu odkoupit. Kvůli množství vládních vstupů bylo konsorcium LCR v roce 2006 překlasičkováno na veřejnou korporaci. Dnes vystupuje LCR jako státní „railway property developer.“ Společnost LCR dala trati CTRL obchodní jméno HS1 – High Speed 1. V tomto duchu pokračuje nyní příprava na HS2 – High Speed 2, spojující Londýn s Birminghamem a Manchesterem. Samotné CTRL je od roku 2009 v majetku státu, 30letou koncesi na provoz trati vysoutěžilo konsorcium kanadských investorů, Borealis Infrastructure a Ontario Teachers' Pension Fund.⁴⁸ Správu a údržbu tratí i nádraží provádí veřejná obchodní společnost Network Rail (*High speed 1*, 2022).

Pro vývoj na King's Cross byla důležitá postava ředitele sekce, která měla na starost nádraží a pozemky, Stephena Jordana. Ten do projektu přinesl étos budování konsensu, a jako zdatný komunikátor budoval vztahy s radními i komunitou na platformě KCP (King's Cross Partnership). Dle vzpomínek Petera Bishopa se Jordanův důraz na kvalitu projektu propal do řady rozhodnutí: regenerovat nádraží St Pancras včetně budovy dnešního hotelu St Pancras Chambers, vypořádat vlastnické podíly bez ohledu na hranice pozemků, nebo vybírat partnera pro development na základě kritérií konsensuálního přístupu, kvalitního týmu a závazku k budování dlouhodobých hodnot (Bishop a Williams, 2016).

Argent – partner-developer konsorcia LCR, vybrán v developerské soutěži v r. 1999. Ve druhém kole soutěže a v rámci přípravy developmentu vytvořil joint venture se zkušeným rezidenčním developerem St George (zapojen do projektu v letech 1999–2004). Argent měl bezprostřední přístup ke kapitálu s dlouhodobou perspektivou investic (penzijní fondy). V době výběru měl zkušenosti s převzetím developmentu Brindleyplace v Birminghamu, který mu byl dobrou referencí. Pro projekt King's Cross byla významnou postavou výkonný ředitel Roger Madelin, který dokázal přesvědčit zástupce LCR, že jejich vize dlouhodobě hodnotného, konsensuálního, vyjednaného rozvoje místa jsou kompatibilní. Roger Madelin byl vedoucím projektu až do roku 2016, poté ho převzal Robert Evans, zatímco Madelin pracoval pro British Land na developmentu Canada Water ve východním Londýně.

⁴⁸ Toto konsorcium svůj podíl ovšem mezitím opět prodalo, a to v roce 2017 (Topham, 2017).

St George – zkušený developer rezidenční výstavby, který v době příprav spolupracoval s hlavním developerem Argent, v letech 1999–2004 měli společný podnik. St George se postupně stahoval z projektu na základě jiné filosofie postupu, preferoval rychlé povolení. V roce 2004 Argent vykoupil jeho podíl a rozšířil svoje aktivity také na rezidenční výstavbu.

Excel – pozemky kolem Granary přešly, po sérii vlastnických přesunů, do soukromých rukou už v roce 1982. Excel, resp. DHL, byl pasivní vlastníkem pozemků – na základě dohody o proporčním dělení budoucích zisků přenesl odpovědnost za development na druhého z vlastníků – konsorcium LCR.

KCCLP – King’s Cross Central Limited Partnership – subjekt vlastníci veškeré pozemky a realizující development. Původně byl založen jako společnost, sdružující developera Argent, LCR a Excel; prostřednictvím veřejné korporace LCR v tomto subjektu držel podíl také stát, než ho v roce 2016 s vysokým ziskem prodal. V současnosti (2023) funguje KCCLP ve složení Argent King’s Cross Limited Partnership (společenství developera Argent a investičního fondu Hermes Investment Management) a AustralianSuper (největší australský penzijní fond).

Architekti projektu – trojice studií pracovala společně na masterplanu – Allies and Morrison, Porphyrios Associates a Townshend Landscape Architects. Jedná se o týmy, se kterými měl dobré předchozí pracovní zkušenosti developer Argent, který je přivedl k zakázce v rámci developerské soutěže z roku 1999. Na jednotlivých stavbách v území se během patnácti let podílelo bezmála čtyřicet architektonických studií, mezi nimi např. Alison Brooks Architects, Dan Pearson Studio, David Chipperfield Architects, Heatherwick Studio nebo Wilkinson Eyre.

6. 4. 4. Veřejnost

KXRLG – King’s Cross Railway Lands Group – iniciativa místních skupin, aktivní komunita obyvatel kolem King’s Cross. Její historie sahá až k protestům proti demolici Balfe Street v 70. letech 20. století. Na přelomu 80. a 90. let vytvořili formální opozici vůči představeným návrhům na King’s Cross a přišli s alternativní vizí méně intenzivně využívaného, komunitně a sociálně orientovaného developmentu. Jako opozice se znovu zformovali během přípravy současného projektu, protestovali proti vysokému podílu kanceláří, intenzitě zástavby nebo způsobu konzultací; svůj protest dotáhli k soudnímu přezkumu rozhodnutí o udělení plánovacího povolení. Spolek oficiálně fungoval do roku 2013.

KXDF – King’s Cross Development Forum – Pro efektivnější komunikaci se svými obyvateli zřídily městské části Camden a Islington v roce 2002 sdružení King’s Cross Development Forum (KXDF). Jednalo se o zastřešující organizaci pro široké spektrum místních komunit. Sdružení mělo za úkol informovat o dění na území, zprostředkovávat informace mezi developery, městskými částmi a místními obyvateli a podniky, a vstupovat do vyjednávání podmínek výstavby mezi zúčastněnými stranami (King’s Cross Development Forum, 2014). KXDF fungovalo do roku 2017.

6. 4. 5. Další aktéři

KCP – King’s Cross Partnership – skupina aktérů z veřejného i soukromého sektoru, kteří se spojili za účelem žádosti o vládní grant SRB – Single Regeneration Budget v roce 1996. Skupina byla složená ze zástupců místních správ (Camden a Islington), železničních společností (Railtrack a konsorcia LCR), zástupců komunity (obyvatel, podnikatelů), místní policie nebo orgánů veřejného zdraví. Skupina získala v roce 1996 SRB ve výši 37,5 mil. liber na období 7 let, využila ho pro realizaci různých opatření, která měla připravit sousedství na budoucí regeneraci a nastartovat příležitosti pro místní obyvatele a podniky.

KCIG – King’s Cross Impact Group – skupina, založena roku 2001 jako organizace, na kterou je možné se obrátit stran nepříjemností, způsobených existencí stavenišť. Během fáze zahájení výstavby se scházeli každé dva týdny, aby řešili aktuální stížnosti. Skupina zahrnovala zastupitele Camdenu a Islingtonu, LCR, Argent St George, regionální orgány veřejného zdraví, metropolitní policii a zástupce londýnského metra.

7. Případová studie Wien Hauptbahnhof

Lokalita:	Vídeň, Rakousko
GPS:	48.18582850743976, 16.37500287738688
Nádraží:	Wien Hauptbahnhof Dříve: Südbahnhof a Ostbahnhof
Rozsah území:	58,6 ha
Objem výstavby:	1.224.000 m ²
Roky plánování:	Nová čtvrť: 2004–2007 Lokalita LaHZP: 2012–2013 Nádraží: 2000–2009
Roky výstavby:	Nová čtvrť: 2010–2023 Nádraží: 2009–2014
Autorské týmy:	Theo Hotz Architekten / Curych Ernst Hoffmann Architekten / Vídeň Albert Wimmer / Vídeň Lokalita LaHZP: ARTEC Architekten, denk. architektur, gasparin meier architekten, Rüdiger Lainer + Partner, maxRIEDER, StudioVlay
Developer:	ÖBB Immobilien Město Vídeň (Wohnfonds Wien)
Investor:	ÖBB Immobilien Město Vídeň (Wohnfonds Wien)
Plánovací autorita:	Magistrát města Vídně



Obr. 26: Širší okolí řešeného území Wien Hauptbahnhof

7. 1. Kontext

„Vídeň hlavní nádraží – víc než jen nádraží“ (Hartig, 2015; Engel, 2012). Také „Projekt století“ (Schwab, 2022) nebo „největší staveniště Evropy“ (PWB – Projektleitung Wien Bahnareale, 2019) – představitelé projektu Wien Hauptbahnof a okolí pro něj vždy hledali superlativy, a projekt skutečně v mnoha ohledech je výjimečný.

7. 1. 1. Rakouský systém plánování a Vídeňská specifika

Dle Newmana a Thornelyho (1996) rakouský systém vykazuje pozůstatky příslušnosti k tzv. německé rodině národů: důsledně formuluje plánovací regulace a deleguje plánovací pravomoci ve federativním systému s jasným rozdělením odpovědností. V systému plánování jsou upřednostňovány otázky prostorového plánování spíše než ekonomického rozvoje, což odpovídá plánovací tradici komplexního integrovaného přístupu. Vzhledem k plánovacím pravomocím obcí je zde relativně slabá moc státu (Tosics, 2010, s. 46); Rakousko nemá žádný celostátní plánovací zákon (Komendantova, Amman, 2019). Dle evaluačního systému RUR Rakousko vykazuje středně velký potenciál kontroly soupeřících zájmů při rozvoji území (Tosics, 2010, s. 61). Na úrovni spolkových zemí lze schválit vlastní stavební zákon i regionální rozvojový plán, samotný výkon územního plánování je potom v gesci obcí. Jejich plány mohou být z úrovně příslušné spolkové země vetovány.

System plánování ve Vídni

Vídeň je spolkovou zemí a zároveň obcí s 23 městskými částmi. Na úrovni obce-města Vídně je výkon územního plánování integrován do struktury vídeňského magistrátu. Plánovací činnost je převážně v gesci magistrátních oddělení (Magistratsabteilung – MA) 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, které vytváří nadřazené, prostorově-strategické koncepce v oblasti územního a dopravního plánování a MA 21– Stadtteilplanung und Flächenwidmung, které převádí cíle a strategie městského plánování do plánovací praxe skrze závazné plány využití území a regulační zastavovací plány (Stadt Wien, nedatováno 2), je také zodpovědné za zpracování zadání pro územní studie.

Historicky samostatně zakládaný stavební úřad (Stadtbaudirektion, někdy též Stadtbauamt) je od roku 1920 součástí vídeňského magistrátu (Magistrat) a zároveň úřadu spolkové země (Landesregierung). Na starosti má velké stavební akce – od budování Ringstraße, nastartování obecní výstavby nebo regulace Dunaje až po současné velké urbanistické projekty nebo výstavbu školních kampusů. Prostřednictvím Stadtbaudirektion Vídeň také vydává vlastní stavební předpisy (Bauordnung für Wien – BO für Wien).

Od poloviny sedmdesátých let město připravuje a pravidelně aktualizuje právně nezávazné celoměstské rozvojové plány (STEP – Stadtentwicklungsplan), doplněné po roce 2000 o Strategické plány.⁴⁹ Pro dílčí, sektorové koncepce, existují také samostatné

⁴⁹ Tyto plány se v řadě oblastí překrývají, zejména v případech kdy STEP plány začaly zasahovat i do politicko-hospodářských souvislostí územního rozvoje

koncepční dokumenty, např. dopravní masterplanu (Stadt Wien, MA 18 a Winkler, 2003). Pro celé území města jsou zpracovány podrobnější, po vlastníku pozemků právně závazné plány: plán využití území (Flächenwidmungsplan, od 1:5 000) a regulační zastavovací plán (Bebauungsplan, od 1:2 000), na jejichž základě jsou vydávána stavební povolení. Tyto plány bývají pro konkrétní větší záměry v území zpracovány až na základě urbanistické studie, definující základní prostorové rozvržení (Masterplan). Masterplany vznikají na základě zadání, tzv. Städtebauliches Leitbild. Jde o časový a prostorový rámec, umožňující kvalitní rozvoj a výstavbu včetně nastavení komunikace a včasného zapojení zájemníků.

Vídeň dále využívá dvou nástrojů přímých intervencí, jimiž ovlivňuje nový rozvoj na svém území: přímé vlastnictví pozemků, a investice města a jím zřizovaných organizací do regeneračních programů a programů bytové výstavby. Novelizace vídeňského stavebního řádu z roku 2014 přinesla navíc možnost uzavřít s developery smlouvu o plnění v oblasti sociální, technické a dopravní infrastruktury, včetně definic standardů.

Městská správa ve Vídni a Grazu má navíc svou lokální úroveň – zastupitelstva městských částí (Bezirksvertretung). Ve Vídni jde o 23 městských částí; jejich lokální zastupitelstva mají 40-60 členů, v čele stojí předseda zastupitelstva (Bezirksvorsteher). Reformou městské správy z roku 1998 na ně byly delegovány některé úkoly, jako výstavba, správa a údržba některých složek občanské vybavenosti (mateřské školy, kluby seniorů, parky a hřiště) nebo správa a údržba vedlejších ulic.

Za součást plánovacího systému lze považovat také úřady místního zastoupení pro obnovu (GB* - Gebietsbetreuung Stadterneuerung). Pracoviště v jednotlivých okrscích měly původně v gesci koordinaci sanací staršího bytového fondu, postupně ale rozšířili činnost na ochranu nájemníků, podporu lokální ekonomiky, sousedských aktivit nebo projektů ve veřejném prostoru. Komunikaci okolo srůstání nových velkých stavebních záměrů se stávajícími komunitami mají na starosti čtvrtkové kanceláře (Stadtteilbüros), zřizované při GB*.

Závazná plánovací dokumentace

Vídeňský stavební předpis (Bauordnung für Wien) určuje obsah závazných dokumentů, popisuje vlastnosti jednotlivých regulativů, kterými se řídí závazná dokumentace a určuje náležitosti jejich zpracování.

Méně podrobní plán využití území (Flächenwidmungsplan) rozlišuje uliční strukturu, stavební bloky a části bloků. Jednotlivým stavebním blokům nebo jejich částem přiděluje pomocí barevné plochy a písemného kódu funkci, a to z kategorií zelené plochy (Grünland), dopravní koridory (Verkehrsbänder), stavební plochy (Bauland) a zvláštní území (Sondergebiete). Každá z funkčních kategorií obsahuje několik podkategorií a v nich řadu modifikací. Plán využití území dále předepisuje stavební třídu (Bauklasse), neboli podlažnost budov.

Oba regulativy se propisují také do podrobnějšího regulačního zastavovacího plánu (Bebauungsplan) ve formě písemného kódu. Např. kód GBcvIII označuje stavební plochu (Bauland) z podkategorie smíšená zastavěná území (Gemischte Baugebiete)

s modifikací obchodní čtvrt' (Geschäftsviertel) s povolenou výškou tří podlaží. Výška budovy může být regulována zařazením do Bauklasse (např. běžná bloková zástavba) nebo uvedením rozpěší výšky v metrech. Dalšími prvky regulačního zastavovacího plánu jsou regulační čáry, míra zastavění plochy nebo způsob zastavění (např. o – offene Bauweise – samostatně stojící budovy). Kód BB určuje další požadavky na plochu, které jsou popsány v textové části dokumentace.

Povolování záměrů

Povolování větších záměrů se děje schválením příslušné závazné dokumentace (plán využití území a regulační zastavovací plán) v orgánech města (Gemeinderat). Povolování jednotlivých staveb je v gesci magistrátního odboru s názvem stavební policie (Baupolizei – MA 37). Vídeňské stavební předpisy (BO für Wien) umožňují využít zjednodušeného stavebního řízení pro stavby, definované v předpisech jako malé. Typ povolovacího řízení může být specifikován přímo v plánu využití území nebo v zastavovacím plánu.

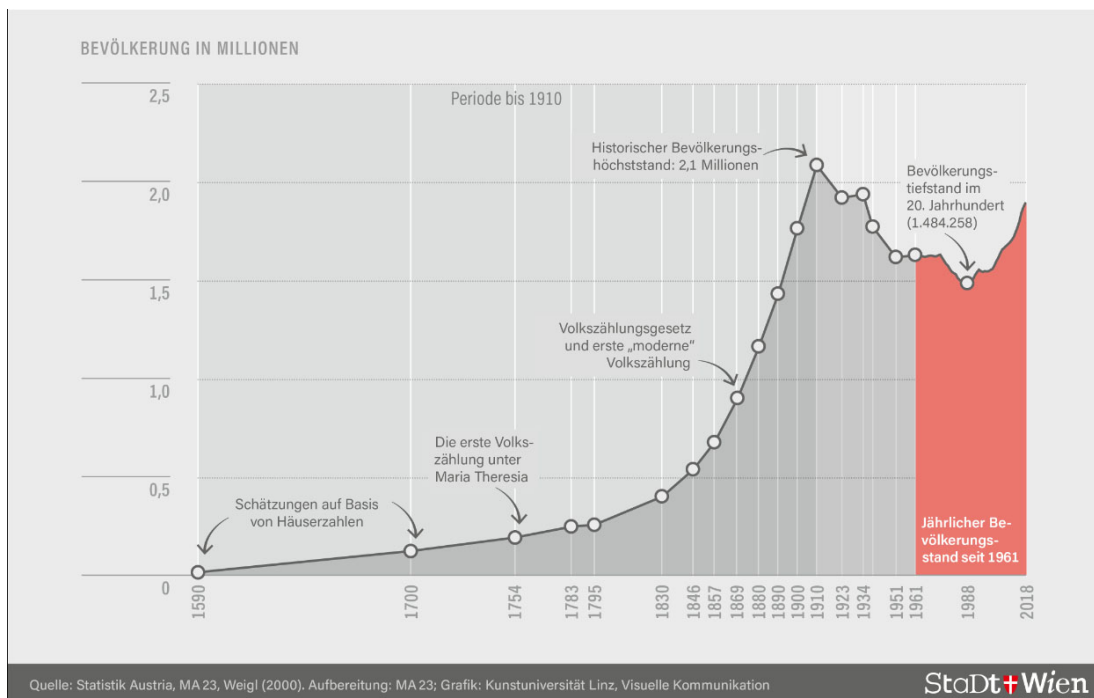
7. 1. 2. Společensko-politicko-ekonomický kontext Vídně

Vídeň je v širokém povědomí synonymem vysoké kvality života, městem, které v současném období překotného rozvoje hledá svou „třetí cestu“ (Dangschat a Hamedinger, 2009), v níž by vybalancovalo dlouholetou tradici sociálně-demokratických hodnot s orientací na vlastní konkurenceschopnost. Dosažení statusu města s nejvyšší kvalitou života však předcházelo půlstoletí turbulentních změn. Ve stínu tolik vyzdvihované tradice obecního a městem podporovaného bydlení a „vídeňské kvality života“ stojí další pozoruhodné aspekty vývoje tohoto města, mj. inovace nástrojů územního plánování a rozvoje.

Mezi rozpadem monarchie a rokem 1989 ztratila kdysi dvoumilionová metropole více než 600.000 obyvatel (Stadt Wien, Bauer a Himpele, 2019; Obr. 27). Dle architekta Stefana Grubera toto období charakterizovala jistá pomalost – „slow growth“ (Gruber, 2010); Ke změně se začalo schylovat ve druhé polovině osmdesátých let v souvislosti s ekonomickou restrukturalizací, a výrazněji po pádu železné opony a rozpadu Jugoslávie, kdy začal počet obyvatel prudce narůstat zejména díky přistěhovalectví.

Pro Vídeň byl rok 1989 téměř stejně přelomový jako pro města východního bloku. Namísto někdejší periferie západní Evropy, jež v předchozích dekádách řešila zejména adaptaci na setrvalou stagnaci, se Vídeň po roce 1989 ocitla v epicentru dynamicky se rozvíjejícího a postupně se rozšiřujícího regionu a sama čelila nebývalému tlaku na růst. Vstup Rakouska do EU roku 1995 potom stvrdil ambice Vídně stát se branou do střední Evropy a využít možností, jež se s otevřením Evropy na východ pojily.

K 1. 1. 2020 měla Vídeň 1,91 mil obyvatel, za poslední dekádu jde o nárůst téměř 220.000 obyvatel. Dle prognóz město očekává (znovu)dosažení počtu 2 mil. obyvatel do roku 2027. Migrace přitom hraje v těchto číslech významnou roli: cizí státní příslušníci tvoří více než 30% podíl na vídeňském obyvatelstvu, přičemž tento podíl za poslední dekádu vzrostl o více než 10 %. Toto je projekce budoucnosti, na kterou se město aktivně a systematicky připravuje (Stadt Wien, Bauer a Himpele, 2019).



Obr. 27: Vývoj počtu obyvatel Vídně do roku 2018. Zdroj: Stadt Wien, Bauer a Himpele, 2019.

Pomalý růst – plánování a velké projekty před rokem 1989

Během šedesátých a sedmdesátých let byla připravována řada optimistických projektů. Město investovalo do kapacitních komunikací, nových mostů i modelových sídlišť, z nichž některá jsou dodnes ikonickými stavbami modernismu (Alt-Erlaa nebo Am Schöpfwerk). Pokračovalo v již dříve nastartované transformaci systému veřejné dopravy výstavbou metra (U-Bahn) a městské a příměstské železnice (S-Bahn, nebo Schnellbahn). Došlo také k výstavbě několika prestižních projektů: V letech 1974–1978 byl na místě dříve zbořeného nádraží Franz-Josefs Bahnhof budován multifunkční komplex, který pojal funkci osobního i nákladového nádraží, ale také kanceláře, obchodní centrum nebo fakultu ekonomickou Vídeňské univerzity (WU). V sedmdesátých letech byly také položeny základy velkolepé obchodní čtvrti Vienna International Center, když na předpolí dunajského mostu Reichsbrücke vyrostlo vídeňské sídlo Organizace spojených národů.

Výjimečné postavení mezi velkými projekty 70. let měla realizace dunajského ostrova (Donauinsel). Roku 1970 začala výstavba nového říčního ramene (Neue Donau), ryze inženýrského díla, jež mělo jediný cíl: zvýšit protipovodňovou ochranu na Dunaji. Ryze technické řešení však přestalo být považováno za vhodné, roku 1982 byla tedy vyhlášena dvoukolová interdisciplinární urbanistická soutěž na řešení celého dunajského prostoru. Zahrnuto mělo být hledisko estetické, ekologické, možnosti využití nových pozemků i otázka, jak přivést Vídeň zpět k vodě. Výsledkem byla kompletní změna orientace celého řešení. Donauinsel se stal celoměstsky významnou rekreační plochou, byly také vytvořeny plány na urbanistické posílení významných předmostí. Projekt vzbudil obrovský mezinárodní ohlas. Tato „inovace vzešlá z diktátu bagru“ (Stimmer a Pirhofer, 2007) nový způsob organizace komplexních projektů, byl

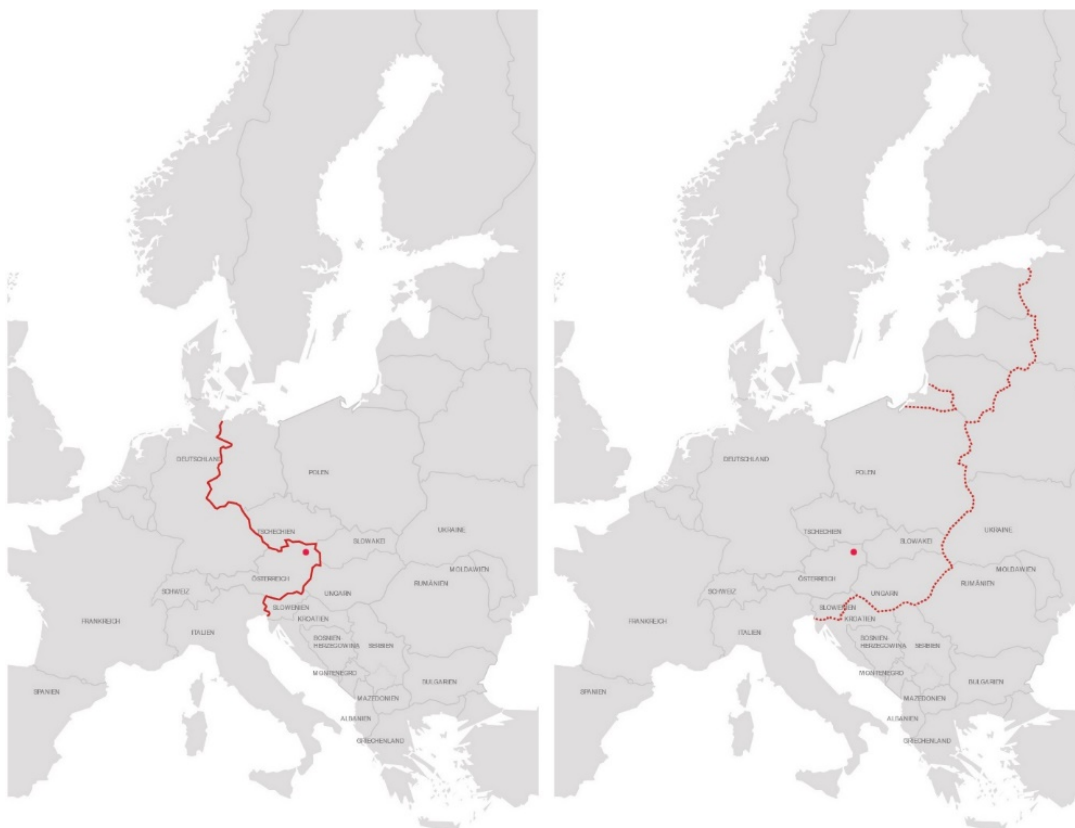
do evropského diskurzu zaveden jako „Vídeňský model“ a hojných citací se dočkal také název publikace, jež o projektu pojednávala: „Odvaha k městskosti“ (Mut zur Stadt).

Počátkem sedmdesátých let začaly ve společnosti silně rezonovat otázky mezi růstem a kvalitou životního prostředí. V kontextu klesající populace a rozsáhlých obytných čtvrtí z 18. a 19. století – gründerského města – se na rozdíl od řady jiných zemí nikdy zcela neujala dobová populární myšlenka tzv. regenerací – plošných asanací a náhrady „nevyhovujících“ obytných domů zcela novým, zpravidla prefabrikovaným typem zástavby. Skrze pilotní projekty se začal postupně etablovat program „měkké“ obnovy starších obytných čtvrtí – sanfte Stadterneuerung (formalizováno 1984). Podpora obyvatel a jejich iniciativních oprav domů je v nich kombinovaná s koordinovanými akcemi, vedoucí k celkové regeneraci prostředí: od rekonstrukcí a modernizací jednotlivých domů, přes zobytnění vnitrobloku až po systematickou obnovu veřejných prostranství. Vestavby a nástavby náhradou za výběrové demolice držely celkovou bilanci bytů v rámci bloku při výrazně lepších podmínkách pro bydlení – více světla a vzduchu, zobytněné vnitroblokové prostory s možností průchodu a škálování jejich přístupnosti, doplnění společné vybavenosti na úroveň obecní výstavby. Zástupci Vídně jej charakterizovali jako „Velký projekt v malých krocích“ (das Grossprojekt der kleinen Schritte). Také za svůj program měkké obnovy získala Vídeň řadu ocenění a uznání mezinárodní odborné komunity.

Dlouhá desetiletí vídeňského ekonomického útlumu nebyla – tak jako ve východním bloku – spojena s omezením občanských svobod. Rozdíl je to markantní. Během svého pomalého růstu měla Vídeň čas na experimentování na poli plánování, zapojování obyvatel a hledání nových přístupů k řešení problémů. Zkušenosti s velkými projekty i s měkkou obnovou, zájem obyvatel o otázky životního prostředí a účasti na správě města se potkaly v prvním rozvojovém plánu města, schváleném roku 1985 (Stadtentwicklungsplan, STEP 84 – Stadt Wien MA 18 a Kotyza, 1985). Z hlediska prostorového návrhu STEP 84 akcentoval nutnost zamezit rozrůstání města do krajiny a na úkor rekreačních ploch a snížení závislosti na automobilu. Namísto stávajícího koncentrického růstu tak navrhoval rozvoj osídlení podél linek veřejné dopravy (U-Bahn, S-Bahn), navázání výstavby na jednotlivé stanice a realizaci zelených klínů pro lepší dostupnost krajiny. Reagoval tím i na současné dění: první stanice metra – linek U1, U2 a U4 – se Vídeňanům otevřely v letech 1978–1981.

Novými stanicemi metra byla potvrzena či nově etablována hierarchie významů různých částí města a byly zavedeny nové pěší zóny, což podnítilo zájem o nakupování a „korzování“.⁵⁰ STEP 84 je dodnes vnímán jako první celistvý a komplexní plán rozvoje, v němž byl silně zakořeněn étos udržitelnosti – a to dlouho předtím, než se udržitelnost stala módním pojmem. Plánem STEP 84 tak bylo završeno úsilí po plánování, které dbá na životní prostředí, sociální spravedlnost a je si vědomé historických hodnot města. Jak znělo politické heslo poloviny osmdesátých let: Vídeň je jiná! (Wien ist anders!)

⁵⁰ Překvapivou zákulisní figurou, mocně lobbujícím za veřejnou, ale i pěší dopravu, byl Victor Grün, autor prvních amerických obchodních center a posléze evangelista zhoubného vlivu automobilismu na města (Stimmer a Pirhofer, 2007, s. 61).



Obr. 28: Pozice Vídně před roku 1989: periferie západní Evropy; Pozice Vídně po roce 2004: centrum regionu zemí po rozšíření EU. Zdroj: autorka

Vídeň konkurenceschopná – plánování a velké projekty po roce 1989

Po pádu železné opony a vstupu Rakouska do EU se značně proměnil kontext a hodnoty, ze kterých vyrůstal STEP 84. Vídeň začala reagovat na růst populace i vlastních ambicí. Do městského plánování byla zahrnuta ekonomie – téma, které jako by snad do roku 1989 ani neexistovalo. Čím dál silněji se ozývalo volání po flexibilitě a rychlosti, se kterou je nutné využít nabízející se příležitosti.

„Po období stagnace, úbytku obyvatel, stárnutí, protipokrokové rétorice a latentnímu izolacionismu (...) se zdá, že nadchází éra dynamiky, růstu, změn, otevřenosti světu, flexibility, odvahy k novým a velkým záměrům.“
(Skopalik, 1990, s. 92)

Také do Vídně dorazil globální tlak na konkurenceschopnost a snaha upevnit pozici města jako lídra regionu. Dlouhodobé plány začaly ztrácet na důležitosti, město se orientovalo na prestižní záměry a velké projektové plánování po vzoru pařížských Grands Projets.

Nejviditelnější z tehdejších velkých projektů je bezpochyby Donau City, jenž vznikl podle dobového narativu, inspirovaného La Defense: nároky, jež klade nová ekonomika specializovaných služeb na historické centrum města, způsobují neúměrný tlak. Aby se podařilo uchovat kvalitu historického centra, je potřeba navrhnout centrum nové, jež

bude lépe odpovídat na současné potřeby. Pro toto nové centrum byla zvolena symbolická poloha na předpolí mostu Reichsbrücke, v ozrcadlení historického centra na druhém břehu Dunaje. Původně mělo jít využití území po výstavě EXPO 95, již měla Vídeň pořádat společně s Budapeští; z tohoto plánu však sešlo, a namísto regenerace veletržního území byla realizována stavba na zelené louce; nicméně v sousedství už v předchozích dekádách vzniklých komplexů Vídeňského mezinárodního centra a UNO City. Podle návrhu Adolfa Krischanitze a Heinze Neumanna zde mělo vzniknout „třídímenzionální instrumentárium“ (Seiß, 2013, s. 19) - prostorové schéma, ve kterém věže ve třech různých výškových úrovních vyrůstají z vyvýšeného plata, dostupného pouze pro pěší.

Z velkorysého záměru byla realizována jen část, následovaly však další velké i menší prestižní projekty: Millenium Tower, Gasometer City, Monte Laa a Wienberger City. Jak podotýkají jejich kritici, všechny jsou na okraji města, některé jsou mimo rozvojové plochy vázané na veřejnou dopravu, s velkými obchodními plochami, v nichž kritickou masu zákazníků dotuje město pomocí projektů podporovaného bydlení nebo přesídlení svých – městských – úřadů (Gruber, 2010; Seiß, 2013). Témata, jako kvalita veřejných prostranství, zrnitost a mix funkcí, druh a rozmístění vybavenosti nebo různé koncepce bydlení nebylo v rámci přípravy těchto projektů tématem (Temel, [2019]).

Velké projekty let devadesátých se zřetelně odchylovaly od rozvojových zásad, formulovaných v dlouhodobých celoměstských koncepcích (STEP 84, STEP 94, Dopravní plán 93), které stále kladly důraz na efektivitu při využívání zdrojů, kvalitu životního prostředí a rozvoj veřejné a pěší dopravy. Všeobecně kritizováno bylo upuštění od dobré tradice postupného vývoje ve prospěch jednorázových velkých gest. Tempo a živelnost stavební horečky devadesátých let si vysloužili označení „nový Gründerzeit“, duch doby byl vnímán jako skok „od plánovaného rozvoje k chaosu“ (Gruber, 2010). Město vyhlásilo tzv. „Wohnbau-Offensive“ – spěšně stanovilo nové rozvojové plochy pro výstavbu bydlení ve zcela nových objemech.

Přechod k flexibilnějšímu a krátkodobějšímu plánování, které lépe reaguje na rychlejším tempem se měnící podmínky, zažila během devadesátých let řada západoevropských měst (Stejskalová, 2014), ač v málokterém to zřejmě působilo tak radikálně, jako právě ve Vídni. I další plánovací trendy měly paralelu v jiných evropských městech: obrat ke komplexním a strategickým přístupům, integrujícím různé obory i různé aktéry. Vídeň měla v tomto ohledu na co navazovat. Městské rozvojové plány doplnily po roce 2000 strategické plány, v nichž se začala odrážet potřeba Vídne posílit svou pozici v mezinárodní soutěži měst. Hospodářský rozvoj, vedle rozměru sociálního a ochrany životního prostředí, byl zakomponován jako poslední rovnocenný pól hodnotového systému udržitelného rozvoje Vídne.

Dokumentem, který hledal soulad v řadě protichůdných dobových požadavků a byl přímým podkladem pro zahájení projektu přestavby Hlavního nádraží, byl rozvojový plán STEP 05. Ten vznikl na široké platformě expertů a partnerů tak, aby rovnou uvedl v život jím proponované principy participace, ale také diverzity a gender mainstreamingu. Zásadní novinkou byla navržená prostorová strategie: kromě rozvojových os podél stanic kolejové dopravy bylo vymezeno také třináct klíčových

oblastí (Zielgebiete) s předpokladem, že rozvojové programy, iniciativy i velké projekty pro jednotlivá území budou vypracovány k řešení specifických problémů ve spolupráci s místními občany a zástupci podnikatelů.

Plán systematicky pracoval s myšlenkou, jež se objevila už v předchozím plánu (STEP 94): měkká obnova vnitřních území města („vnitřní obnova města“ - innere Stadterneuerung) jako výhradní strategie městského rozvoje postačovala v letech hospodářského útlumu a úbytku obyvatel; v období růstu je však nutné ji kombinovat s novou výstavbou na městských brownfieldech („vnitřní rozšíření města“ - innere Stadterweiterung) i s řízeným rozšiřováním městských území mimo současný perimetr („vnější rozšíření města“ - äussere Stadterweiterung). Vídeň tak anticipovala vznik velkých městských i krajinných projektů v poměrně různorodých podmínkách, např.: měkkou obnovu západní části Gürtelu (Westgürtel), výstavbu zcela nové čtvrti na místě někdejšího letiště Aspern (dnes Seestadt Aspern), zlepšení vztahu k vodě v prostoru Dunajského kanálu (Donaukanal) nebo transformaci někdejších nádražních ploch – Hlavní nádraží (tehdy pod názvem Bahnhof Wien – Europa Mitte), Severní nádraží (Nordbahnhof) či Aspangbahnhof.

Nutno zároveň dodat, že veškeré turbulentní dění 20. století se odehrálo v nesmírně politicky stabilním prostředí. Od pádu monarchie měla Sociálně demokratická strana (SPÖ – Sozialdemokratische Partei Österreichs) vždy starostu a většinu ve vídeňské městské radě (Gemeinderat). Absolutní většinu ztratila historicky jen ve volbách v letech 1996, 2010 a 2015; v následujících volebních obdobích vládla vždy v koalici (1996–2001 s lidovci ÖVP, 2010–2020 se Zelenými). V letech 1994–2018 byl vídeňským starostou Michael Häupl.

Ekonomická pozice Vídně

Vídni se v posledních třiceti letech podle všeho podařilo etablovat se jako odrazový můstek do střední a východní Evropy. Dokládá to množství mezinárodních firem i ekonomických vazeb v rámci regionu. Podle dlouholetých výstupů mezinárodní výzkumné skupiny Globalization and World Cities Research Network (GaWC), která sestavuje každé dva roky žebříček měst na základě jejich zapojení do globálních ekonomických sítí, se Vídeň nachází v kategorii Alpha -. Je tedy (po boku Prahy, Amsterdamu, Barcelony, Lisabonu nebo Říma) velmi významným světovým městem, skrze které jsou hlavní hospodářské regiony propojené v rámci světové ekonomiky (GAWC, 2020).

Dle údajů z roku 2020 Vídeň produkuje čtvrtinu rakouského HDP; vídeňská populace přitom tvoří pětinu obyvatel Rakouska. V absolutních číslech jde o v přepočtu 2,3 bilionů Kč. Vídeňské HDP na hlavu v roce 2020 dělalo v přepočtu 1.211 Kč Pro srovnání, rakouský průměr je 1.022 Kč na hlavu, průměr Evropské unie 842 Kč, průměr středoevropských sousedů Rakouska se pohybuje mezi 400-600 Kč na hlavu (Stadt Wien, 2022; The World Bank, 2023).⁵¹ V žebříčku nejdražších měst k životu společnosti

⁵¹ Originální údaje: 96,6 mld. Euro, 50,4 euro/capita ve Vídni, 42,5 euro/capita v Rakousku, 38,436 USD/capita in EU.

Mercer obsadila Vídeň 25. příčku; z evropských metropolí se na vyšších pozicích nachází pouze čtyři švýcarská města, Kodaň a Londýn (Mercer 2023).

Vídeňská kvalita života

Vídeň dlouhodobě bere vážně otázku kvality života. Ta je, jak někteří podotýkají, pozůstatkem desetiletí „pomalosti“ v rozvoji města, a hodnot, které dostaly šanci se rozvinout a projevit: udržitelnosti a ekologie, krátkých vzdáleností, respektu ke stávajícímu a inkluzivita ve vztahu k různým uživatelům města (Gruber, 2010). Od konce devadesátých let Vídeň nicméně identifikovala vysokou kvalitu života jako položku, jenž je cenná nejen sama o sobě, ale také s ohledem na budoucí ekonomický vývoj města a jeho konkurenceschopnost.

Známé jsou výsledky Vídně v žebříčku kvality života, který sestavuje společnost Mercer (2019) a v němž Vídeň tradičně obsazuje první příčky. Vídeň však provádí také vlastní dlouhodobé průzkumy vývoje trendů spokojenosti obyvatelstva v různých oblastech života (bydlení, okolí bydliště, mobilita, trh práce, péče o děti a rovnováha pracovního a osobního života, zdraví, kultura a volný čas, celková životní spokojenost aj.). Na základě výsledků vyvíjí či upravuje konkrétní politiky a strategie (Verwiebe a kol., 2014). Zásadním bodem vídeňské kvality života je dostupné bydlení; fenomén, kterému stojí za to věnovat se ve větším detailu,

Městem podporované bydlení

Nevyhovující bytové podmínky, které na Vídeň dolehly po první světové válce, řešil noví sociálně-demokratičtí městští zastupitelé systémovým řešením: zavedením speciální domovní daně zajistili kontinuální financování velkorysých programů výstavby obecních bytů. Mezi lety 1923 a 1933 tak vzniklo na 64.000 městských bytů, které dodnes tvoří základ vídeňského obecního bytového fondu (Gemeindewohnungen). Rozsáhlé bytové komplexy „rudé Vídně“ vytvořily ikonický obraz komunálního bydlení, ale také standard – jak v objemu, tak v architektonickém výrazu – od kterého se realita následujících desetiletí různě odchylovala.

Další období intenzivní městské výstavby následovalo až během poválečné obnovy. Tempo výstavby nových bytů tehdy předčilo i první meziválečnou dekádu. V šedesátých letech se stavělo průměrně 9.000 obecních bytů ročně, a to nově také v okrajových sídlištích. S počátkem sedmdesátých let vešla do popředí otázka kvality bydlení. Vídeň jakožto někdejší císařská metropole disponovala nebývale rozsáhlým bytovým fondem ve čtvrtích z 18. a 19. století. Kvalita bydlení v těchto čtvrtích začínala být neúnosná, morálně zastaral ale i koncept komunálního bydlení rudé Vídně, v němž společné prostory a vybavenost kompenzovaly minimální standard bytů. Třetina obyvatel Vídně žila bez koupelny a WC, k tomu se přidávaly další nevyhovující hygienické podmínky a chybějící vybavenost.

Program měkké obnovy – sanfte Stadterneuerung – dostala na starost roku 1984 organizace dnes fungující pod jménem Wohnfonds Wien (WfW). Původní součástí její agendy byla i příprava pozemků pro výstavbu městského bydlení. Záhy se ukázalo, že komplexní proces městské obnovy není možné dále realizovat top-down,

paternalistickým přístupem, s nímž Vídeň dosud budovala obecní byty. Potřeba komunikace s obyvateli a jejich aktivní zapojení vedlo postupně k větší decentralizaci plánování. Už od roku 1974 byly zakládány jakési výsadky celoměstské plánovací kanceláře – úřady místního zastoupení pro obnovu města (Gebietsbetreuung Stadterneuerung – GB*). Na místech, v nichž probíhaly programy městské obnovy, měly za úkol zprostředkovat dialog mezi obyvateli, politiky a městskou administrativou (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 1, nedatováno).

Zkušenosti z nové participativní praxe měkké obnovy se s určitým zpožděním propály i do organizace městské výstavby: od roku 1976 pilotně a od roku 1981 systematicky byla pořádána společná jednání (Mitbestimmung) budoucích a posléze i stávajících nájemníků obecních bytů na jednotlivých projektech. Ti tak měli a dosud mají možnost ovlivnit taková rozhodnutí, jakými je výběr herních prvků na dětských hřištích, vybavení sportovišť nebo rozšíření společných prostor. Vídeňská bytová politika i v 70. a 80. letech stále mocně spoléhala na vlastní městskou výstavbu, 200.000. obecní byt byl předán do užívání už v roce 1981. Stále více prostředků, a především politické energie směřovala do vytváření partnerského vztahu se svými vlastními obyvateli, do budování institucionálního a finančního zajištění, promýšlení systému, jímž se veřejné finance přetaví na kvalitní bydlení a obyvatelnější město pro všechny Vídeňanky a Vídeňany. Pokud rudá Vídeň položila základní kameny vídeňské podpory bydlení, potom institucionální inovace dekády let sedmdesátých a osmdesátých jsou dodnes jejími pevnými základy.

Během prvních let po pádu železné opony a po vyhlášení Wohnbau-Offensive nasadila výstavba bytů nové tempo. Zatímco počátkem 90. let dosahoval počet bytů, stavěných s podporou města čísla 6.000 ročně, po roce 1994 to už bylo průměrně 10.000 bytových jednotek. Nové tempo výstavby, ale také změny vyvolané imigrací či zmenšováním domácností si vynutily zásadní přehodnocení podpory bydlení. Klíčovým se stal princip dosažení různorodosti ve výstavbě a větší zapojení soukromých subjektů. Velká sídliště či tradiční „hofy“ – monolitické projekty v rozsahu několika bloků – vystřídala kombinace více menších jednotlivých záměrů s různým způsobem financování (Stadt Wien – Wiener Wohnen, nedatováno).

Po roce 1995 byly architektonické a urbanistické soutěže na nové bytové projekty opouštěny ve prospěch nových mechanismů: soutěží stavebníků (Bauträgerwettbewerbe) a pozemkového poradního sboru (Grundstücksbeirat). Navzdory důrazu na drobnější měřítko ucelené větší bytové koncepty nezmizely zcela ze scény. Během devadesátých let město pomohlo stavebníkům realizovat řadu experimentálních – tematických bytových projektů, např. obytný soubor stavěný podle kritérií k ženám přátelskému prostředí (Frauen-Werk-Stadt), modelové sídliště s vyloučením automobilové dopravy (Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf, 1996), nebo obytné soubory vzniklé konverzí průmyslových staveb (Gasometer). Soutěže stavebníků se staly hlavní výkladní skříní současné vídeňské výstavby dostupného bydlení. Úspěchy tohoto modelu – veřejné podpory soukromým projektům – vedly v roce 2002 až k ukončení programu obecní bytové výstavby (Stadt Wien – Wiener Wohnen, nedatováno).

Růst počtu obyvatel, na který se Vídeň od počátku 90. let tak zodpovědně připravovala, zařadil v druhé dekádě nového milénia vyšší rychlost a dalece předčil veškeré prognózy. Konec výstavby obecních bytů vytvořil na trhu s bydlením výpadek, který nejcitelněji dopadal nízkopříjmové domácnosti, zasažené navíc ekonomickou krizí. Další změny v programu sociálního bydlení byly nevyhnutelné. Bylo potřeba stavět rychle, hodně a cílit především na ty nejpotřebnější, např. samoživitele, seniory, lidi s potřebou bezbariérového bydlení nebo dosud s rodiči bydlící Vídeňany do 30 let. Tato bytová tíseň vedla k rozšíření dosavadního programu podpory bydlení o možnost ještě levnějšího bydlení, tzv. „superpodpory“ (Superförderung), nebo k zavedení výzvy SMART-wohnen v rámci soutěží stavebníků. Především však městská rada roku 2015 rozhodla o znovuzahájení obecní výstavby schválením programu Gemeindewohnung NEU; na podzim 2019 byl dokončen první komplex – Barbara-Prammer-Hof ve čtvrti Favoriten se 120 novými byty. Finance byly uvolněny na 20 projektů v celkovém objemu 4.000 bytů. Oproti zlaté éře vídeňské obecní výstavby je to drobnost, ale důležitá. Vstup do obecního bydlení zůstává vůbec nejvíce nízkoprahovým způsobem, jak získat střechu nad hlavou. Naopak na středně příjmové domácnosti cílí další nové produkty – Wohnbauinitiative (WBI); na aktivní lidi, kteří chtějí přizpůsobit bydlení svému životnímu stylu a potřebám potom cílí soutěže pro Baugruppe. Další forma podporovaného bydlení vzniká výběrem konceptů tzv. Quartierhaus – bytového domu s vybaveností (Stadt Wien, MA 18 a Schuster, 2017).

Kořaticí se agendu vídeňského dostupného bydlení administrují instituce, které během desítek let fungování často zcela proměnily svoji náplň. Multidisciplinární týmy GB* se kromě komunikace v souvislosti se sanacemi nově věnují také zlepšování kvality života v dané čtvrti: ochraně nájemníků, podpoře lokální ekonomiky, sousedských aktivit nebo projektů ve veřejném prostoru. V místech, kde nové velké obytné celky vyrůstají vedle původní zástavby, vznikají při GB* tzv. Stadteilbüros, jejichž hlavním úkolem je předcházení konfliktů. Soutěže stavebníků a koordinaci mezi jednotlivými složkami zajišťuje městská neziskovka Wohnfonds Wien (WfW), která se v prvních letech své existence starala také především o sanace. O správu a údržbu stávajících obecních bytů se stará městský podnik Wiener Wohnen. Nové obecní byty z programu Gemeindebau Neu, tedy jejich výstavbu a údržbu, má na starosti nově založená společnost WIGEBÄ – Wiener Gemeindewohnungs-Baugesellschaft.

Řada institucí v průběhu let proměňovala svoje oblasti působení podle aktuálních potřeb a budovala vzájemnou síť vztahů. Standardem je tak např. tzv. Mehrwert Sanierungsinitiative (přidaná hodnota sanační iniciativy), model kooperace mezi GB* a WfW, kdy dochází k výměně místních znalostí na jedné straně a expertizy o možnostech sanací na straně druhé. Stadteilmanagement ve spolupráci s WfW zase zpravidla bývá iniciátorem blokových sanací (Blocksanierung) v sousedstvích, přiléhajících k nové výstavbě. K jejich aktivitám jsou dále zvány místní iniciativy, jako jsou sdružení obchodníků (Einkaufsstraße) či místní Agenda 21.

Obecní výstavbu realizuje město zpravidla na svých pozemcích; další formy podporovaného bydlení se ale mohou vztahovat také na pozemky jiných subjektů. Od roku 2019 může – díky nově zavedeným kategoriím – podíl dostupného bydlení předepsat také plán využití a zastavovací plán.

Bauträgerwettbewerbe – soutěže stavebníků; tým sestávající ze stavebníka (nejčastěji neziskový developer), architekta a dalších odborníků se uchází o development konkrétního pozemku. Předkládané architektonické studie jsou posuzovány a vybírány na základě univerzálních požadavků subvencované výstavby. Jde o konkrétní požadavky, např. náklady na výstavbu a provoz, kvalita zasazení domu do okolí, účelnost bytových dispozic apod., rámované čtyřmi pilíři udržitelnosti – ekonomickým, ekologickým, sociálním a architektonickým. Další kritéria výběru potom dopřesní podmínky konkrétní výzvy, např. energetická soběstačnost nebo mezigenerační soužití. V případě vítězství v soutěži tým získá možnost realizovat vítězný projekt s pomocí výhodné městské půjčky. Podmínkou je kromě dodržení parametrů vysoutěženého projektu také horní limit nájemného či příspěvku budoucích obyvatel na výstavbu.

Grundstücksbeirat – Princip podobný jako u soutěže stavebníků; v tomto případě žádá o finanční podporu města stavebník, který má k dispozici vlastní pozemek.

SMART-wohnen – jedna z výrazných výzev, zavedených v rámci soutěže stavebníků (od r. 2012); soustředila se na podporu bydlení „kompletního, kompaktního a cenově dostupného“ v němž je kladen důraz na prostorovou úspornost, flexibilitu půdorysů a variabilitu vybavení s ohledem na konkrétní skupiny uživatelů.

Superförderung – program, který se nevztahuje na (soukromé neziskové) stavebníky, ale přímo na jejich klienty, a to ty nejvíce potřebné; nabídka ještě výhodnějších podmínek půjčky, ještě nižšího vlastního vkladu; pro potřebné (přísné příjmové stropy)

Gemeindebau NEU – nový program výstavby obecního bydlení (od r. 2015); nízkoprahová forma zajištění bydlení: netřeba vkládat vlastní finanční prostředky ani skládat kauci, je ale nutné doložit, že příjmy žadatele nepřekračují určitou hranici

Wohnbauinitiative (WBI) – program minimálních zásahů do tržního prostředí (iniciativy z roku 2011 a z roku 2015); princip podpory je podobný jako u Grundstücksbeirat, rozdílem je nižší podpora, méně kritérií kvality a žadatelé neprochází výběrem na základě výše příjmu

Baugruppenverfahren – procedura výběru konkrétního záměru; soutěžní koncept bydlení je společným dílem členů spolku (a tedy budoucích obyvatel – Baugruppe), neziskového developera a architektů

Quartiershaus – procedura výběru konkrétního záměru; soutěží se dům s kombinací několika funkcí (bydlení různého druhu a vybavenost), a vysokými nároky na architekturu

Vídeňský program dostupného bydlení zahrnuje 220.000 obecních bytů a k tomu dalších 200.000 bytů, které vznikly s finanční podporou města. V nějaké formě městem subvencovaného bydlení tak žije více než 60 % obyvatel Vídně. Kontrolou takto velkého segmentu vídeňská radnice zásadním způsobem ovlivňuje veškeré myslitelné parametry bydlení: architektonický i prostorový standard, dopad staveb na životní prostředí, různorodost forem bydlení, a především také cenovou hladinu. Poněkud přehlíženou kvalitou vídeňského systému dostupného bydlení je fakt, že město jakožto iniciátor a

investor bytové výstavby je zároveň aktivní v přípravě území, a to nejen pro městskou výstavbu. Město je se soukromými investory, kteří chtějí stavět, na jedné lodi: příprava území je i jeho zájmem. Jako aktivní stavebník má mandát (ale také očekávání obyvatel) k řešení případné bytové krize. Program je kontinuální především díky stabilní politické reprezentaci.

7. 1. 3. Železnice – institucionální proměna a trendy

Společnost Rakouské spolkové dráhy (ÖBB – Österreichische Bundesbahn) prošla v devadesátých letech a počátkem nultých let výraznou transformací. V očekávání vstupu Rakouska do EU počátkem devadesátých let 20. století přeměněna nejprve na společnost s vlastní právní subjektivitou, posléze, roku 2004 na ÖBB Holding AG, akciovou společnost ve 100% vlastnictví státu a ve správě spolkového ministerstva dopravy, inovací a technologií (BMVIT).⁵² Struktura dceřiných společností se po řadě dílčích reorganizací ustálila na třech hlavních podskupinách – ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG a ÖBB-Infrastruktur AG.

Součástí posledně jmenované je také ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, společnost s ručením omezeným, jež se stará o nemovitosti koncernu ÖBB, ale působí i na volném trhu. Kromě běžné správy a údržby budov zaměstnává také specializovaný tým, jenž se věnuje procesu zhodnocování pozemků a budov, které již nejsou v provozu; od zpracování studií proveditelnosti po koncepci dalšího využití, dojednávání podmínek zástavby a prodej (ÖBB Immobilien, 2023a). Tak jako další evropské společnosti v podobné situaci, i koncern ÖBB čelí neustálému tlaku na hospodárnost svých aktivit, snižuje počty zaměstnanců i osob ve vedoucích funkcích a generuje zisk ze své jediné v současnosti komerčně provozované trati (Viedeň–Salzburg) (APA, 2014). Zároveň však investuje zpět do rozvoje infrastruktury prostředky, získané zhodnocováním a prodejem vlastních nemovitostí.

ÖBB a stát od konce 80. let investují do klíčové proměny a zkapacitnění železničního uzlu Vídeň, ale i do dalších projektů, ať už jde o modernizaci nákladní dopravy nebo zvýšení kvality spojení a cestování jako takového. Pro zprůjezdnění vídeňského uzlu byly klíčovými projekty nové Hlavní nádraží a kapacitní spojení z Vídně směrem na západ (Weststrecke). Nutným předpokladem reorganizace železničního provozu bylo zprovoznění nákladního terminálu Güterzentrum Wien Süd. Od devadesátých let probíhá také systematický program renovace železničních stanic.

Počet cestujících na rakouské železnici v posledních letech setrvale roste. Roku 2018 odbavily Rakouské dráhy 261 mil. cestujících, o téměř 30 mil. více, než v roce 2013. Valnou většinu (86 %) tvoří cestující v příměstské dopravě, cestující na mezinárodních linkách tvoří jen necelý 5% podíl z celkového počtu. Jen vídeňské linky S-Bahn odbaví 250.000 cestujících denně (ÖBB, 2018/2019).

⁵² od roku 2020 BMK – ministerstvo ochrany klimatu, životního prostředí, energií, mobility, inovací a technologií).

7. 1. 4. Celoměstské projekty na železnici

Pro někdejší nádražní vnitroměstské plochy představovala výraznou změnu reorganizace nákladní železniční dopravy. Na jižním okraji Vídně byl roku 2017 uveden do provozu moderní terminál kombinované dopravy – překladiště mezi silniční a železniční dopravou Güterzentrum Wien Süd. Toto centrum pro koncentrovanou nákladní, zejména kontejnerovou dopravu, nahradilo řadu tradičních lokalit, sloužících nákladní dopravě. Někdejší Frachtenbahnhof Süd na území dnešního Hlavního nádraží nebo Nordbahnhof jsou již na konci procesu transformace na nové obytné čtvrti; řada dalších bývalých nádražních ploch je naopak na samém počátku nebo je další rozvoj teprve čeká: Nordwestbahnhof, které sloužilo nákladní dopravě ještě v roce 2020, území Neues Landgut v blízkosti hlavního nádraží, nebo někdejší překladiště Felberstraße a Floridsdorf. Jejich celkový potenciál odhadují představitelé ÖBB Immobilien na 2 mil. m² HPP nových funkcí, jde tedy o nezanedbatelný zdroj pro další rozvoj rakouské železniční infrastruktury (Eigner, 2019).

Rakouské spolkové dráhy mají vlastní kapacity k přípravě území pro novou výstavbu; přesto se během let podařilo zavést model úzké spolupráce ÖBB jakožto majitele pozemků na jedné straně a města jakožto garanta udržitelného rozvoje, investora veřejné infrastruktury a iniciátora bytové výstavby na straně druhé.

ÖBB také systematicky pracují na zvýšení kvality cestování programem renovace nádraží. Co začalo roku 1997 relativně skromným programem renovace dvaceti nejfrekventovanějších nádraží se v současné době rozrostlo do masivního plánu modernizace tří set nádraží a zastávek po celé zemi do roku 2030. Program s názvem „nádražní ofenziva“ (Bahnhofsoffensive, později zvaná také „kvalitativní ofenziva“ – Qualitätsoffensive) se jen ve Vídni zaměřil na šest nádraží: již dokončená nádraží Westbahnhof nebo právě Hauptbahnhof, a dále nádraží Nordbahnhof, Wien Mitte, Heiligenstadt a Hütteldorf. Program má jednotnou směrnicí, pomocí které zajišťuje základní kvalitu prostředí v různém kontextu: světlé haly, přehledné navigační systémy, snadno udržitelné materiály, služby a obchody všeho druhu (Vorrath, 2010). Cílový stav současné vlny modernizací jak tratí, tak nádraží je definován v koncepčním dokumentu Zielnetz 2025+ (ÖBB a Prinz, 2011).

7. 1. 5. Kontext uzlu a místa

Dnešní vídeňské hlavní nádraží se nachází za rušnou okružní komunikací Gürtel – někdejším hradebním okruhem Linienwall – a na rozhraní tří velmi různorodých čtvrtí: Wieden, Landstraße a Favoriten. Před polovinou 19. stol. vstupovala železnice do území, které bylo vídeňskou periferií. Linienwall, druhý hradební okruh, ohraničoval intenzivní předměstskou zástavbou (Vorstadt), kterou Vídeň expandovala v 17. – 19. století. Na rozdíl od dalších vídeňských nádraží, pro něž se našly pozemky uvnitř těchto hradeb (viz např. první vídeňské nádraží Nordbahnhof nebo Franz-Josef Bahnhof), nové tratě z východu a jihu našly pozemky pro svá nádraží v řídko osídlené příměstské krajině pozdějšího Favoriten.

V roce 1841 zde bylo postaveno Jižní nádraží (Südbahnhof) pro trať do Terstu, spojující ovšem Vídeň také s novými vilovými předměstími; a v roce 1845 Východní nádraží



Obr. 29: Území budoucího hlavního nádraží na mapě z roku 1887. Zdroj: Stadt Wien 4, nedatováno.

(Ostbahnhof) jako konečná tratě do Raabu, dnes maďarského Györu. Původně symetrické klasicistní budovy obou nádraží prošly ještě během 19. století přestavbami, ale základní prostorová konfigurace vydržela až poloviny 20. století: obě budovy se v pravém úhlu obracely do náměstí Ghega Platz, na které navazovala hlavní ulice, která podél barokních komplexů Schwarzenberského paláce a zámku Belvedere spojovala nádraží s centrem města (dnes Prinz-Eugen-Str.). Na své jižní – „odvrácené straně“ – si obě nádraží postupně budovala rozsáhlé zázemí: depo, dílny, remízy a strojní továrnu (Machinenfabrik), již později nahradil areál pošty s vlastním přístupem (Postzentrum Wien Süd), dále odstavné a seřadovací koleje, propojovací koleje, a zejména rozsáhlé nákladové nádraží Frachtenbahnhof Süd.

Vývoj nádraží a uzlu veřejné dopravy

Během druhé světové války byla obě nádraží poškozena. Rakouské dráhy se rozhodly pro demolici a výstavbu nové odjezdové haly při současném zachování obou koncových tratí. V roce 1956 bylo uvedeno do provozu Jižní nádraží (Südbahnhof), jehož velkorýsá, ač výrazově úsporná hala vyrostla na rohu Arsenalstraße a Gürtelu, na místě někdejšího náměstí Ghega Platz. Toto řešení sice připravilo nádraží o jeho původní předprostor; patrová nádražní hala ale umožnila cestujícím pohodlně překonat velký výškový rozdíl mezi tratěmi Südbahn a Ostbahn (Vorrath, 2010; Bönsch, 2011).

Dvojití kolejiště bylo prostorově náročné. Část technického vybavení musela fungovat kvůli omezené průjezdnosti mezi oběma částmi nádraží ve dvojitým vydání, zvláště pro Süd- a zvláště pro Ostbahn (Bönsch, 2011, s. 10). Mnoho objektů a provozů bylo umístěno v rámci dnešního transformačního území Neus Landgut, kde se nacházelo

technické zázemí pro trať Südbahn a opravárenské dílny pro obě nádraží. Zázemí trati Ostbahn bylo vměstnáno do úzkého pásu mezi touto tratí a Frachtenbahnhof Süd.

Mezi parkovacím domem a autobusovým nádražím podél Wiedner Gürtel se nacházel průjezd pod kolejištěm Südbahn, jenž zajišťoval hlavní přístup k areálu pošty. Areál pošty (Postzentrum Wien Süd) sestával ze šesti objektů, jež vznikaly postupně mezi lety 1955 a 1981. Haly pro nakládku a vykládku pošty, umístěné z vnitřní strany podél obou kolejišť, zároveň chránily nástupiště před větrem. Na tyto haly navazovalo několik až šestipodlažních příčných křídel s kanceláři a automatizovaným systémem překládky na silniční nákladní dopravu

V šedesátých letech se začalo výrazně proměňovat také okolí nádraží: Gürtel byl rozšířen na šest jízdních pruhů, aby dále pokračoval jako přivaděč tzv. jihovýchodní tangenty A23 (Südosttangente). V okolí nádraží, podél Gürtelu i kolmé Arsenalstraße byl postupně zřízen parkovací dům, dvě autobusová nádraží a různá zařízení železniční infrastruktury. Nádraží bylo dostupnější, kvůli dopravě ale degradovalo jeho okolí. Neutěšený stav nádraží Südbahnhof a jeho okolí popsal historik Tony Judt ve svém zážitku z Evropy roku 1989:

„Distanci mezi oběma Evropami v lapidární zkratce vystihoval rozdíl mezi dvěma vídeňskými nádražími. Na jedné straně energický, agresivní Westbahnhof, kde podnikatelé a movití turisté nasedají do expresů směřujících do Mnichova, Curychu nebo Paříže, a na druhé straně ponurý a nehostinný Südbahnhof, ošumělý špinavý a maličko nebezpečný útulek nuzných cizinců, které sem přivázejí zaneřádně staré vlaky z Budapešti a Bělehradu.“ (Judt, 2007, str. 2)

Dostupnost veřejnou dopravou za tou automobilovou dlouho pokulhávala; navzdory jeho významu se nádraží zprvu nedařilo zapojit do postupně se utvářející sítě městské dopravy. Železnice Stadtbahn, stavěná od 90. let 19. století v prostoru, uvolněném po zbourání Linienwall, nádraží zcela minula. Tzv. spojovací dráha (Verbindungsbahn), která původně spojovala Südbahnhof na jihu s Nordbahnhof na severu, byla ještě během 19. století zahlobena do tunelu v nové trase, která se nádraží vyhýbala širokým obloukem. Také trasa tramvají směřovala po nedaleké Favoritenstraße, aniž by se k nádražím přiblížila.

Změna přišla až s masivní přestavbou systému vídeňské veřejné dopravy v 50. - 80. letech 20. století, během níž byly Stadtbahn a další původní tratě adaptovány na systém městské a příměstské železnice (S-Bahn – Schnellbahn) a kdy byla budována síť metra (U-bahn). Tunel spojovací dráhy byl napřímen do původní trasy a do systému městské železnice byl zapojen jako zásadní úsek tzv. kmenové trati (Stammstrecke). U nádraží vznikla na Stammstrecke nová stanice Südbahnhof, díky čemuž bylo nádraží poprvé zapojeno do systému veřejné dopravy.

Necelých 600 m západně od nádraží, na křížení Gürtelu a Favoritenstraße, vznikla nicméně další nová stanice, Südtiroler Platz. Stammstrecke S-bahn, (nedokončeného konceptu) trasa podzemní tramvaje Ustraba a autobusové nádraží se zde protnuli s linkou metra U1, která byla na konci 70. let budovaná ve stopě někdejší tramvaje ve Favoritenstraße. V relativní blízkosti nádraží tak vznikl další významný přestupní uzel.



Obr. 30: Nádraží Südbahnhof před rokem 2008. Shora: pohled ze Sonnwendgasse, pohled z Arsenalstraße, odjezdová hala nádraží Südbahnhof. Zdroj: Bönsch, 2011.

Proměna okolních čtvrtí

Nádraží v průběhu desetiletí získávalo nový kontext. Zatímco vídeňská předměstí nalézající se uvnitř hradeb (Vorstadt), byla s příchodem nádraží už z velké části etablovaná, v oblastech na východ a jih se ale udály velké změny. Za městskými hradbami (Vorort), východně od nádraží byl ještě v 19. století vystavěn romantizující areál Arsenalu, využívaný mj. pro vojenské transporty.

Ve 20. století se proměňoval i východní okraj nádraží: muzejní prostory horního a dolního Belvederu byly rozšířeny o galerii současného umění, Belvedere 21, jenž sídlí v někdejší rakouském pavilonu z EXPO 58, usazeném v navazujícím parku Schweizer Garten. V areálu Arsenalu bylo zřízeno Heeresgeschichtliches Museum (vojensko-historické muzeum) a v polovině sedmdesátých let byl doplněn o dominantu rozhlasového vysílače (Funkturn). Zformovala se tak jakási kulturní osa (Kulturmeile); vedle Karlsplatz a Museumsquartier se jedná o další oblast Vídně, v níž se koncentrují umělecké instituce.

Jižně od Arsenalu přechází rozvolněná smíšená zástavba do oblasti skladů a obchodních center, jejíž pomyslnou hranici tvoří jihovýchodní tangenta A23. Dále na východ od Arsenalu se nachází několik transformačních oblastí, kde v současné době probíhá převážně bytová výstavba – území bývalého nádraží Aspangbahnhof nebo oblast Neu Marx – Media Quarter Marx (STEP 05).

Nejvýznamnější změny ale přinesla železnice na jih, do Favoriten. Příchod železnice byl impulsem pro zakládání průmyslových podniků v okolních čtvrtích (Wienerberg a Arsenal), a ve Favoriten se koncentrovalo nájemní dělnické bydlení pro přistěhovalce z různých koutů monarchie. Celá uliční struktura čtvrti reagovala na přítomnost velkého nákladového nádraží, resp. na přítomnost rozsáhlého, neprostupného území. Rozvržení bloků v hustém pravoúhlém rastru respektovalo a následovalo dvě historické trasy – dnešní Favoritenstraße (jež pokračovala dále do čtvrti Wieden) a Laxenburgerstraße, které se sbíhaly u městské brány v hradbách Linienwall.

V místě někdejší brány se dnes nachází náměstí Südtirolerplatz, neuralgický bod širokého okolí, a na ní jižním směrem navazující Favoritenstraße je dodnes ústředním veřejným prostorem celé čtvrti. Původně zde vedla koňská, později elektrická tramvaj. Když ji v sedmdesátých letech 20. století nahradila první vídeňská linka metra, byla upravena na pěší zónu, a dnes je třetí nejdůležitější vídeňskou obchodní třídou hned po městském jádru a Mariahilfer Straße. Favoritenstraße spojuje řadu náměstí, kromě Südtiroler Platz na křížení s Gürtelem jsou to směrem k jihu Columbusplatz, Keplerplatz a Reumannplatz; všechna jsou lokálními centry. Na Keplerplatz sídlí radnice městské části Favoriten a soustředí se tam další vybavenost. V letech 2004–2005 byl upraven pro pěší i poslední úsek Favoritenstraße, mezi Landgutgasse a Südtirolerplatz.

Samotné Favoriten se během druhé poloviny 20. století dále rozšiřovalo směrem k jihu; bloková zástavba se rozvolňuje, za jihovýchodní tangentou A23 se potom nachází řada parků a rekreačních oblastí s celoměstským významem – Laaer Berg, Monte Laa a Wienerberg. Za druhé světové války utrpěla čtvrt' velké škody kvůli bombardování přilehlého nádraží, původní dělnické bydlení tak doplnilo poválečné nájemní bydlení.

Přistěhovalecký původ obyvatel si městská část podržela dodnes, gastarbeitery z různých koutů monarchie postupně nahradili turečtí a balkánští imigranti. Obecně platné horší socio-ekonomické ukazatele, jež charakterizují Vororte – oblasti vně Gürtelu, jsou zde ještě o něco vyostřenější: Favoriten má ze všech vídeňských čtvrtí nejnižší spokojenost obyvatel se svým prostředím, s kulturní nabídkou a se svými sousedy, je zde také relativně vyšší kriminalita (Verwiebe et al., 2014). Části Favoriten, bezprostředně přiléhající k nádraží – Sonnwendviertel a v jižním cípu čtvrt' Kretaviertel – historicky tvořily periferní a relativně zanedbanější čtvrti v rámci této městské části (Winterer, 2015).

7. 2. Proces

7. 2. 1. Formování a předpoklady aktuální iniciativy

Myšlenka, že existence řady navzájem jen omezeně propojených koncových tratí omezuje rozvoj Vídně, má už více než stoletou tradici. Konkrétní impulsy pro celkové řešení železničního uzlu Vídně se ale soustředily se do krátkého období přelomu 80. a 90. let 20. století. Z roku 1987 pochází materiál Rakouských spolkových drah s názvem Die Neue Bahn. Společnost v něm identifikovala 15 klíčových projektů, jimiž plánovala v budoucích letech zrychlit, zkapacitnit a zatraktivnit cestování vlakem. Projektem č. 13. bylo zpracování studie nového hlavního nádraží (Studie Zentralbahnhof Wien und Zulaufstrecken).

Dlouhodobě zvažované umístění na místě Südbahnhof potvrdily také některé výstupy ze soutěže *Šance pro Dunajský prostor* (Chancen für den Donaauraum) která probíhala v letech 1986–1988. Přestože jejím těžištěm bylo hledání podoby dunajského prostoru, přinesla i další náměty, mezi kterými nechybělo ani hlavní nádraží na místě Südbahnhof (Ortner, 2018). Další impuls pro ideu výstavby nového Hlavního průjezdného nádraží dostala Vídeň po roce 1989. Po pádu železné opony se začala Vídeň připravovat na svou proměnu z východního konce západní Evropy na významný uzel evropského kontinentu. Těmto ambicím odpovídalo také trasování evropských mezinárodních tratí TEN-T, podle kterého měla být Vídeň křižovatkou tří významných směrů. Bez centrálního průjezdného nádraží by tato proměna nikdy nebyla možná (Bönsch, 2011, s. 24).

„Vídeňské hlavní nádraží je symbolické také v evropské perspektivě. Poprvé v historii spojuje průběžné nádraží severní, východní, jižní i západní tratě. V centru Vídně se sbližuje Evropa.“ (Christian Kern, CEO ÖBB Holding, AG v Bönsch, 2015)

První zprůjezdnění Vídeňského uzlu v rámci oblasti Südbahnhof bylo zakresleno do dopravní koncepce z počátku 90. let (Verkehrskonzept Wien, 1994). Šlo o pragmatické řešení, kdy by průjezdnost zajišťovaly propojovací koleje a nové nádraží mezi stávajícími zachovalými koncovými tratěmi a nadále funkčním nádražím Südbahnhof. Na tomto základě byla ve spolupráci ÖBB a města Vídně v letech 1994–1995 vyhlášena vyzvaná urbanistická soutěž. Mezi čtyřmi rakouskými a švýcarskými týmy zvítězil curyšský architekt Theo Hotz.

Další technické prověřování vedlo ke zjištění, že navrhované řešení není realizovatelné. Pro celoměstskou dopravní koncepci napojení letiště na kolejovou dopravu (tzv. EWIWA z r. 2000) tak vznikla alternativní urbanistická studie od vídeňského architekta Ernsta Hoffmann, jenž spolupracoval s dopravními experty Büro Lust (celkové dopravní řešení) a Büro Pauser (nové řešení železniční infrastruktury). Hoffmannův tým navrhl integraci provozu obou koncových tratí do jednoho průjezdného nádraží s možností zrušení nádraží Südbahnhof.

7. 2. 2. Proces plánování

Základy z Hoffmannova návrhu a dopravní koncepce, která specifikovala požadavky na celoměstské řešení nákladní dopravy (Stadt Wien MA 18 a Winkler, 2004) byly zadáním studie optimalizace vedení tratí pro osobní i nákladní dopravu, jenž pro ÖBB na podzim 2003 zpracovala firma Ernst Basler & Partner. Jejich návrh specifikoval potřebu nástupištích hran a rozvržení kolejí i možnosti fázování nákladní dopravy v území.

Na základě takto vydefinovaných potřeb železničního provozu začala intenzivní jednání mezi zástupci Spolkového ministerstva dopravy (BMVIT), města Vídně a Spolkových drah (ÖBB), která vedla k podpisu dohody o společném záměru (Absichtserklärung, Letter of Intent, LOI). V něm shrnuli základní shodu nad parametry tohoto záměru, a to jak stran prostorového uspořádání, tak termínů a nákladů (*Aufgabenstellung Expertenverfahren*, 2004).

Podle dohody měl být vhodný způsob rozvoje území definován v dialogu s experty. V únoru roku 2004 tedy došlo k vyhlášení mezinárodní dvoukolové vyzvané urbanistické soutěže (Expertenverfahren). Organizátory byly Rakouské spolkové dráhy, město Vídeň a Pošta, jejíž pozemky ve středu území byly pro jakýkoli rozvoj neopominutelné.

Mezi deseti přizvanými týmy⁵³ byly oceněny práce dvou z nich: společný projekt Ernsta Hoffmanna a Theo Hotze, tedy architektů, kteří měli s daným územím zkušenosti už z předchozích koncepčních fází, a projekt vídeňského architekta Alberta Wimmera. Jejich návrhy byly vybrány ke společnému dopracování jednotného Masterplanu.

Následovalo půlroční období, během něhož byl masterplan upravován na základě jednání se zástupci města a ÖBB. V prosinci roku 2004 byl plán pod názvem Masterplan Bahnhof Wien – Europa Mitte jednomyslně schválen radou města, zástupci všech čtyř politických stran.

Po schválení Masterplanu pokračoval téměř dvouletý proces plánování, probíhající ve dvou oblastech: Na jedné straně magistrátní plánovači převáděli principy z urbanistické

⁵³ účastníci soutěže v prvním kole: Alber Wimmer TZ-Gmbh (Wien), AS&P Albert Speer & Partner Architekten (Frankfurt), Hotz/Hoffmann Architekten (Zürich, Wien), Trojan + Trojan Architekten (Darmstadt), Architekten Delugan Meissl (Wien), Henke und Schreieck Architekten (Wien), Ingenhoven Overdiek Architekten (Düsseldorf), KCAP/ASTOC Kees Christiaanse (Rotterdam), Architekt Rüdiger Lainer (Wien), PPAG Architekten – Anna Popelka Georg Poduschka (Wien) (Klotz, 2005)

studie do právně závazných dokumentů: plánu funkčního využití (Flächenwidmungsplan) a zastavovacího plánu (Bebauungsplan). Na druhé straně vyhlásily ÖBB celoevropský tendr na generálního projektanta, zpracovatele projektu nádraží a související infrastruktury (integrierte Gesamtplanung). V soutěži, v níž měla 70% váhu kvalita a 30% váhu cena, zvítězilo konsorcium pěti projekčních firem, tzv. Wiener Team, jenž měl už ve fázi podání nabídky domluvené klíčové subdodavatele: zpracovatele urbanistické studie hlavního nádraží (architektky Hotze, Hoffmanna a Wimmera) a architektonickou kancelář Zechner a Zechner (Bönsch, 2015).

Tato intenzivní fáze plánování a projektování byla završena koncem roku 2006 schválením plánu funkčního využití a zastavovacího plánu městským zastupitelstvem na jedné straně a na straně druhé schválením koncepčního plánu nového nádraží a uspořádání provozu širšího okolí nádraží představenstvem ÖBB. Rok poté podepsaly Rakouské spolkové dráhy a město Vídeň rámcovou smlouvu o spolupráci, která upravovala vzájemné závazky v rámci společného projektu, odpovědnosti jednotlivých smluvních stran, požadovanou kvalitu výsledku a koordinaci harmonogramů. Pro otázky, které nebylo možné v této době vyhodnotit, byla ponechána možnost upřesnění, které bylo využito v roce 2014 podepsáním dvou dodatečných dohod (Schwab, 2022).

Byla uvedena v život organizační struktura projektu. V čele hlavního koordinačního týmu stáli zástupci ÖBB Infrastruktur, ale její užší jádro zahrnovalo také zástupce ÖBB Immobilien, Města Vídně a významné soukromé investory (Hartig, 2015). Do roku 2009 byly zástupci města v koordinační skupině plánovači z magistrátního odobru MA21, poté byl zřízen pod vídeňským stavebním úřadem odbor PWB (Projektleitung Wien Bahnareale), specializující se na projektový management developmentu nádražních pozemků. Kromě toho byl zřízen řídicí výbor, ve kterém bylo zastoupeno ministerstvo dopravy, ÖBB i město Vídeň; řídicí výbor dostával od koordinačního týmu dvakrát ročně zprávu o stavu projektu, řídicí výbor mohl také v některých otázkách rozhodovat.

Mezi lety 2006 a 2008 probíhala fáze vyhodnocování vlivu na životní prostředí (UVP – Umweltverträglichkeitsprüfung), a to samostatně pro části Infrastruktura, Výstavba ulic a Urbanismus. Kladné vyhodnocení pro všechny části bylo vydáno v listopadu 2008. Projekt byl prověřován mj. na hluk, zastínění nebo na účast města na seznamu světového dědictví UNESCO.

Souběžně však probíhaly další projekční práce: Roku 2007 vypsaly ÖBB a město vyzvanou urbanisticko-architektonickou soutěž (Expertenverfahren BahnhofCity Wien Hauptbahnhof) pro území zahrnující vnitřní prostor nádraží včetně odjezdové haly, oba přednádražní prostory a na ně ze severu a z jihu navazující stavební bloky. Soutěž byla však vzápětí zneplatněna s odůvodněním, že ÖBB měla jako veřejný zadavatel povinnost vypsát otevřenou mezinárodní soutěž. Přestože ÖBB připravovala nové zadání, k vypsání náhradní soutěže nikdy nedošlo.

Na straně města Vídně koordinoval tým PWB, který měl na starosti development při hlavním nádraží, veškeré městské investory. Šlo o 130 projektů a pracovních balíčků. Na úvodním workshopu v roce 2010 byly definovány hierarchie, struktura programů, odpovědnosti, závazné harmonogramy a rozpočty a standardy kvality. Výstupy z tohoto

workshopu byly zaznamenány a vydány jako příručka pro všechny zúčastněné strany (Schwab, 2022).

Schválená plánovací dokumentace doznala v části území mezi parkem a kolejemi kompletní změny urbanistické koncepce. Stalo se tak po nástupu strany Zelených na vídeňskou radnici v roce 2010, ale především po ekonomické krizi a změně poptávky, kdy místo kancelářských prostor bylo důležitější stavět nové byty. Najít novou koncepci pro 15ha území tzv. Leben am Helmut-Zilk-Park (LaHZP) se město a ÖBB rozhodly formou kooperativního workshopu (kooperatives Verfahren), pilotního projektu plánovací metody, ke které se Vídeň v roce 2010 vrátila po téměř 30leté pauze. Šest architektonických týmů⁵⁴ v průběhu čtyř měsíců a během čtyř společných workshopů vypracovalo jednotlivé koncepty. Během procesu, jenž měl poměrně nejasně stanovený průběh i očekávané výsledky, se díky enormnímu nasazení týmů i vyhlášovatele ÖBB podařilo dohodnout se k jednomu závěrečnému řešení (Temel, 2014). Tento dodatečný koncept následně dopracovaly do podoby masterplanu a závazné plánovací dokumentace týmy ÖBB a města, načež ho znovu konzultovaly s autorskými týmy.

Trojúhelníková část železničního brownfieldu, nacházející se za Laxenburger straße, byla ještě v rámci urbanistické soutěže z roku 2004 také zahrnuta do řešeného území (*Aufgabenstellung Expertenverfahren*, 2004). V průběhu prací však Spolkové dráhy vyčlenily toto 9ha území do samostatného projektu a na podzim roku 2009 vypsalý mezinárodní urbanistickou soutěž, ve které zvítězilo studio Wessendorf z Berlína. Podle jejich návrhu je v současnosti připravována zástavba volných bloků na severovýchodním okraji území, návrh pro zbývající plochy byl nicméně následně přepracován ve prospěch nové parkové plochy a většího podílu bydlení. Od roku 2018 je připravován pod názvem „Neues Landgut“ studiem Superwien (Stadt Wien – STEK MA 21, 2019).

7. 2. 3. Zhodnocování pozemků – obchodní model a finanční vypořádání partnerů

Odkupem pozemků pošty se ÖBB staly jediným vlastníkem pozemků v území. Rakouské spolkové dráhy však po celou dobu přípravy postupovaly v úzké spolupráci s městem. Podpisem smlouvy mezi ÖBB a městem Vídní získalo město od Rakouských spolkových drah 21 ha pozemků, z toho 12 ha na rozvoj ulic a náměstí, 7 ha na nový park a 2 ha na vzdělávací kampus. Součástí smlouvy bylo také nastavení podílů mezi partnery – kdo se bude na kterých investicích a v jaké výši podílet. Město tak (spíše symbolicky) přispělo na výstavbu nádraží, ÖBB se naopak podílelo na financování veřejných prostranství v okolí nádraží. Rovným dílem byly financovány projekty, které byly ve společném zájmu města i ÖBB: infocentrum, podchody, veřejné toalety nebo centrum pro lidi bez domova (Landa a Morávková, 2015).

Příprava pozemků na jejich další využití probíhala odlišně v části určené pro komerční výstavbu (dnes Belvedere Quartier) a v části pro obecní bytovou výstavbu (dnes Sonnwendviertel): V souladu s tehdy platným masterplanem bylo území Quartier

⁵⁴ architektonická studia, jež se účastnila kooperativního expertního workshopu: Denk Architektur, Artec Architekten, Rüdiger Lainer + Partner, Studio Vlay, Max Rieder, Gasparin Meier Architekten

Belvedere rozděleno na jednotlivé stavební bloky, jež byly následně prodány jednotlivým investorům či developerům na základě nabídkové ceny a s podmínkou vypsání architektonické soutěže. Pro pozemky v Sonnwendviertel jejich vlastník ÖBB ve spolupráci s městskými bytovými fondy (Wohnfonds Wien) zorganizoval různé typy procesů, v nichž se stavebníci ucházeli o pozemky: některé z těchto procesů měli stejný průběh, jako v Quartier Belvedere, většina z nich však zahrnovala představení konkrétního návrhu v rámci nabídkového řízení (soutěže stavebníků, Baugruppe, Quartierhäuser).

Celkové investiční náklady na výstavbu nádraží a nové čtvrti v letech 2008–2018 byly vyčísleny na více než 4 mld. euro (v přepočtu bezmála 100 mld. Kč). Nádraží včetně navazující technické infrastruktury stálo více než 1 mld. euro. Rakouským spolkovým drahám jako primárnímu investorovi vypomohly dotace z EU na výstavbu TEN-T sítě (109 mil Euro), příspěvek města Vídně na rozvoj příměstské železnice (40 mil euro) a výnosy z prodeje pozemků (120 mil euro). Město Vídeň nadto uvolnilo na financování projektu 515 mil. euro, z nichž ovšem nakonec 51 mil. euro ušetřilo (Schwab, 2022). Tyto peníze šly především do veřejné infrastruktury a vybavenosti: ulic včetně inženýrských sítí a veřejného osvětlení, vzdělávacího kampusu, velkého parku, dvou mostů a prodloužení tramvaje. Nad rámec této částky šly aktivity Wohnfonds Wien, tedy dotace do výstavby městem podporovaného bydlení. Investice soukromých společností jsou odhadovány na 2,5 mld. euro (Hartig, 2015).

7. 2. 4. Organizační struktura projektu

Roku 2006 byla zavedena celková organizační struktura projektu (Gesamtprojektleitung). Hlavními součástmi byly ÖBB, město Vídeň a soukromí investoři. Celkové vedení projektu zajišťovala skupina ÖBB Infrastruktur Bau (dnes Infrastruktur AG), v klíčových letech 2007–2014 stál v jejím čele vystudovaný chemik a manažer v železniční dopravě Karl-Johann Hartig (Bönsch, 2015).

Koordinační skupina ÖBB sestávala z ÖBB Infrastruktur, která měla na starosti plánování, výstavbu, financování, a koordinaci výstavby železniční infrastruktury; v jejím čele stála inženýrka Judit Engel, v klíčových letech (2009–2012) ji na agendě výstavby hlavního nádraží doplnil inženýr Heinz Gschnitzer. Druhou část koordinační skupiny tvořila ÖBB Immobilienmanagement, která měla na starosti development projektu, přípravu pozemků pro výstavbu a vedení procesu jejich zhodnocení a také projekt BahnhofCity – obchody a služby v budově hlavního nádraží. V jejím čele se postupně vystřídal několik manažerů.

Ze strany města Vídně byla koordinována příprava plánu využití území a regulačního zastavovacího plánu, probíhala koordinace projektu s městským rozvojovým plánem (STEP 05, posléze STEP 2025) a také financování, plánování a výstavba městské infrastruktury. Koordinace probíhala ve dvou sekcích: Stadtentwicklung (rozvoj města) a Stadt Infrastruktur (městská infrastruktura). Koordinováno bylo také (symbolické) spolufinancování železniční infrastruktury ze strany města.

Za město Vídeň byl projekt do roku 2009 koordinován v rámci běžné agendy magistrátního odboru MA21, který má na starosti tvorbu závazných plánovacích dokumentů, projekt měl v rámci odboru na starosti Christoph Hrcir. Poté byla zavedena v rámci městského stavebního úřadu (Stadtbaudirektion) odbor Projektového řízení vídeňských nádražních areálů (Projektleitung Wien Bahnareale – PWB). Konkrétně skupina projektového řízení hlavního nádraží (Projektleitung Hauptbahnhof Wien) sestávala z pěti manažerů. Prvním vedoucím skupiny a koordinátorem projektu Wien Hauptbahnhof byl Hermann Papouschek (2009–2011), v dalších letech (2011–2021) byl programovým vedoucím Andreas Schwab. Ředitelkou městského stavebního úřadu a hlavní styčnou osobu, jíž se projektový tým zpovídal, byla v klíčových letech 2009–2021 Brigitte Jilka. Do přípravy čistě městských investic se nicméně zapojila široká škála odborů a součástí města – od oddělení přípravy vzdělávacích kampusů přes výstavbu mostů až po interní auditory nebo oddělení komunikace (Hrcir, 2018; Hrcir, 2016; Schwab, 2015). Jen akce města a městských organizací byly rozčleněny do 130 projektů a pracovních balíčků (Schwab, 2022).

Mezi investory, kteří byli dlouhodobě součástí užšího koordinačního týmu, patřila společnost Erste Group Immorent, která ve čtvrti postavila své nové sídlo a vlastnila zde i další pozemky. Jednání se od roku 2006 účastnil její projektový manažer Michael Hamman. Dalším z významných investorů v území se stala společnost Signa, na německy mluvících trzích etablovaný developer kancelářské i rezidenční výstavby. Už na podzim 2008 Spolkové dráhy oslovily společnost ECE, německého developera se zkušenostmi s developmentem obchodních center na nádražích a letištích, pro spolupráci na novém obchodním centru na hlavním nádraží – BahnhofCity Wien Hauptbahnhof. Při řadě jednání byli přítomni také zástupci Wohnfonds Wien (WfW), poskytovatele dotací a organizátora soutěží stavebníků a dalších procesů, jimiž byly soutěženy jednotlivé pozemky.

ÖBB a město Vídeň v rámci příprav navázali řadu kontaktů i s dalšími stakeholdery: Už ve fázi plánování probíhala spolupráce ÖBB, zástupců městských částí, policie, dopravního podniku aj. s protidrogovými experty a sociálními pracovníky. Předmětem spolupráce byla úprava fyzického prostředí (zamezení vzniku tmavých zákoutí, dostatečné vybavení lavičkami a odpadkovými koši) nebo např. složení obchodů a služeb či umístění denního centra pro lidi bez domova v blízkosti nádraží. Dalším organizovaným partnerem pro jednání byla vídeňská hospodářská komora (WKW – Wirtschaftskammer Wien), která v souvislosti s přípravou výstavby nové čtvrti nastartovala zájmovou platformu UHU – Urbanitätsoffensive Hauptbahnhof Umfeld. Jejich cílem bylo ve spolupráci s podnikateli, investory i zástupci veřejné správy vytvořit impulsy pro místní podnikatele, ať už stávající nebo budoucí. Tato iniciativa byla součástí celoměstského masterplanu WKW Urbanitätsoffensive Wien, který si kladl za cíl podpořit napříč městem přirozená místa koncentrace obchodů, maximální smíšení funkcí a revitalizaci obchodních parterů (WKO Wien, 2014; WKO Wien, 2013, Weitschacher, 2016).

Manažer Karl-Johann Hartig novinářům vysvětloval, jak se podařilo dokončit projekt hlavního nádraží včas, bez skandálu, konfliktu s veřejností a bez navýšení rozpočtu (Kern, 2014). Za neopominutelnou považoval fázi intenzivního plánování, kdy ÖBB

strávily projekčními pracemi 4,5 roku (2005–2009) a stavět začaly až tehdy, kdy si byly v rámci možností jisti výsledkem. Za podstatné považoval také zkušenosti ÖBB s vedením projektů a vysokou firemní kulturu plánování: objemný interní manuál přesně specifikuje požadavky na to, jak vést projekt. U 800 projektů, které ÖBB vedly v letech 2005–2014, zaznamenaly v reálných nákladech přibližně 1% odchylku oproti plánům.

Také manažer projektu za město, Andreas Schwab (2022) vyzdvihl důležitost plánovacího a přípravného procesu. Především ocenil důkladnost konkrétně formulovaných vzájemně zasmluvněných kompetencí a pravomocí mezi ÖBB a městem (2007), které v pozdějších fázích usnadnily domluvu nad tím, kdy má být co realizováno a kdo to bude platit. Schwab také upozornil na důležitost využití komplexních nástrojů projektového řízení, bez nichž by bylo mnohem těžší v takto dlouhém časovém horizontu udržet přehled nad množstvím projektů a koordinovaných procesů (Schwab, 2022).

7. 2. 4. Komunikace a participace

První kontakty s veřejností byly zahájeny v průběhu detailnějšího projektování, tedy po roce 2005, a zprvu byly zaměřeny především na samotné nádraží. ÖBB spustila webovou stránku www.wien-hauptbahnhof.oebb.at a instalovala v okolních čtvrtích putovní výstavu, u níž se obyvatelé mohli setkat s různými experty (Kern, 2014). Roku 2006 zahájily ÖBB a zástupci města společná setkání, tzv. Bezirksforum – setkání v okolních čtvrtích s místními zastupiteli, zástupci veřejnosti a spolky. Původní jednorázová série pěti setkání se v následujících letech transformovala do pravidelných půlročních setkání nad aktuálním stavem projektů.

S postupem času se proměňovala témata, která byla na setkáních diskutována: v počátcích stály obavy obyvatel nad výškou budoucí zástavby, zejm. předpoklad, že plánovací dokumenty nedávají dostatečnou záruku toho, že zde nevyrostou mrakodrapy. S postupem projekčních prací byla řešena velmi konkrétní témata jednotlivých infrastrukturních a stavebních projektů; často byli přizváni investoři nebo techničtí pracovníci, aby osobně vysvětlili konkrétní problém.

Intenzivnější fáze komunikace s veřejností následovala po zahájení výstavby hlavního nádraží. ÖBB zřídily pozici ombudsmana, operativce, který řešil stížnosti a předcházel možným konfliktům, vyplývajícím ze sousedství intenzivního staveniště a stávajících bytových domů. Ombudsman byl v kontaktu s obyvateli okolních domů a zprostředkoval rychlé informace mezi stavbou a obyvateli.

Kompletní informační kampaň však byla spuštěna až s otevřením Bahnorama – 42 m vysoké dřevěné vyhlídkové věže a informačního centra projektu Wien Hauptbahnhof. V pavilonu, který byl v provozu od konce roku 2010 do konce roku 2014, se nacházela výstava, kavárna a prostor pro pořádání informačních setkání. Návštěvnost informačního centra a vyhlídkové věže překonala všechny předpoklady; během let, kdy byla v provozu, jí navštívilo 85.000 návštěvníků za rok, přičemž původní plán počítal se zhruba čtvrtinou návštěvníků (Landa a Morávková, 2015).

V komunikaci mezi obyvateli, plánovači a reprezentanty města sehrávají významnou roli úřady místního zastoupení – GB* jakožto kontaktní místa pro místní komunitu. Od roku 2012 funguje při GB* ve Favoriten Stadtteilbüro Sonnwendviertel jakožto kancelář, zaměřující se na srůstání původního s novým; zaměřuje se právě na propojování a výměnu informací mezi obyvateli čtvrti Favoriten a novými obyvateli části Sonnwendviertel.

V otázce komunikace dění okolo nádraží sehrál roli koordinační tým PBW (Projektleitung Wien Bahnareale), který se po svém založení roku 2009 věnoval také otázce styku s veřejností, ale i odbornou veřejností a delegacemi. PBW vydával pravidelné newslettery Haupt- / Nord- / Nordwestbahnhof Wien, v nichž informoval o aktuálním dění na všech vídeňských nádražích, která procházela transformací.

Na většině komunitních aktivit v nějaké míře spolupracovali PWB a GB*. Konkrétně šlo o tzv. Grätzeltouren, až 20krát do roka organizované procházky po okolí s tematickými okruhy, např. historický okruh podél Arsenalu, workshop focení přírody nebo seznámení se se studií osvětlení. Kromě toho pořádaly desítky prohlídek s delegacemi (Delegationsführungen), běžné komentované vycházky nebo cyklovyjížďky. GB* pořádala nad rámec Bezirksforum také tzv. Fóra, setkání se zástupci města, ÖBB, investorů a expertů nad určitými tématy, např. různorodost využití parteru nebo aktivní mobilita. GB* pořádala také neformální setkání v parku (Parkgespräch im Sonnwendviertel) nebo zprostředkovávala nabídky místních služeb a výměnu informací o tom, co naopak za služby či obchody v území chybí.

V prosinci 2016 byl městskou radou schválen Masterplan participativního městského rozvoje (Masterplan partizipative Stadtentwicklung), který stanovuje závazné postupy pro zapojení veřejnosti do přípravy velkých urbanistických projektů, ale i menších záměrů (Stadt Wien MA21, 2017). Tento dokument do značné míry rozšířil manuál s konkrétními postupy zapojení obyvatel, který byl pro potřeby magistrátních úředníků vydán roku 2012 (Stadt Wien MA18, 2012).

Webové stránky www.wien-hauptbahnhof.oebb.at, na nichž se dlouhá léta soustředily informace o přípravě projektu – plánovací dokumenty, výsledky setkání s veřejností, informace ze stavby – byly po dokončení projektu znepřístupněny. Webová stránka, na kterou doména několik let po dokončení projektu odkazovala, a která byla mezitím přesunuta na novou adresu <https://hauptbahnhofcity.oebb.at>, prezentuje Bahnhof City – Hlavní nádraží ve smyslu obchodů a služeb, které lze na nádraží najít. Poměrně obsáhlý archiv aktualit obsahuje soukromý blog Manfreda Itzingerera, zastupitele za Zelené v okrsku Wieden, který se projektu Hauptbahnhof roky věnuje. Jeho blog Stadtraum Hauptbahnhof funguje na adrese <https://schaffnerin.wordpress.com> (Itzinger, 2008-2022).

Jak uvedl programový manažer projektu Andreas Schwab, prostředků investovaných do otevřené komunikace nelitovaly ani ÖBB ani zástupci města. Měli před sebou jasnou vidinu odstrašujícího příkladu Stuttgart 21, scénáře emotivních veřejných protestů a otevřeně konfliktních situací, kterému se chtěli vyvarovat (Schwab, 2022).

7. 2. 5. Masterplanning – vývoj návrhu a jeho regulace

Vývoj urbanistického návrhu

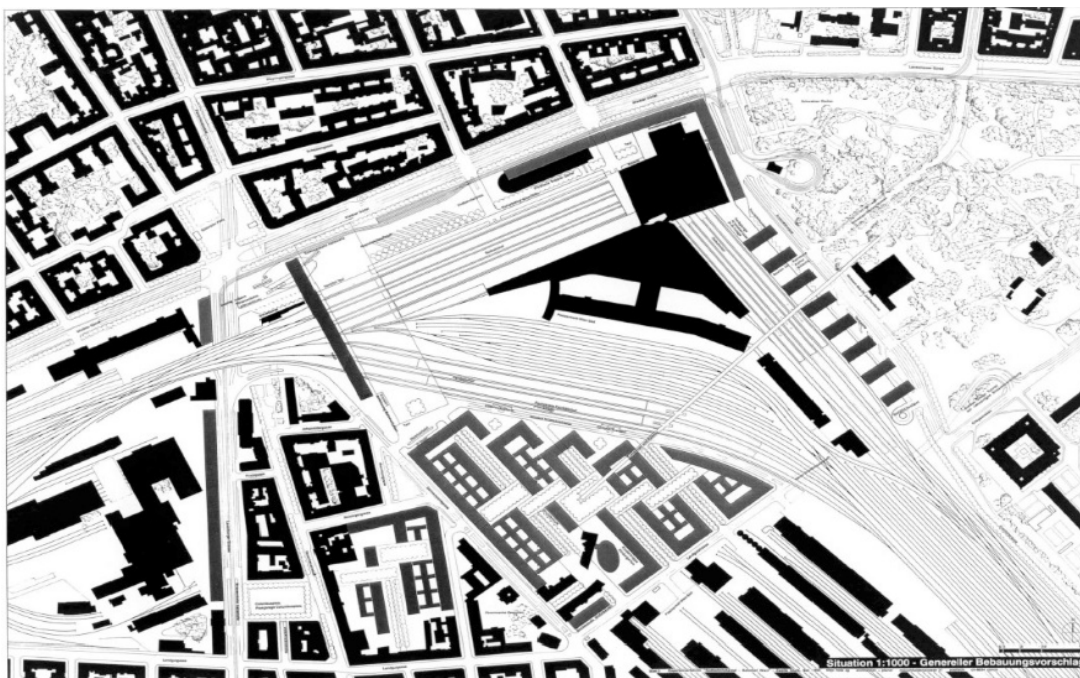
Od poloviny devadesátých let prošel značným vývojem názor na uspořádání železniční infrastruktury, stejně jako na rozsah řešeného území.

Vítězný projekt architekta Theo Hotze ze soutěže z roku 1995 počítal s dodatečným nádražím, vystavěným na průběžných kolejích mezi Ost- a Südbahn. Nádraží bylo navrženo ve dvou úrovních, oddělených pro dálkovou dopravu a S-bahn, a s dvoupodlažní nárožní budovou – pasáží s halou pod kolejištěm, orientovanou do Südtiroler Platz. Pro novou zástavbu byly vyčleněny pozemky jižně od tohoto nového nádraží a úzké pásy podél Arsenalstraße a Gürtelu. Na pozemcích vymezených jižně od nádraží architekt navrhl multifunkční strukturu polouzavřených bloků. Další rozsáhlé části území – nádraží Südbahnhof, komplex pošty, odstavné koleje a nádraží Frachtenbahnhof Süd – nebyly součástí řešeného území a měly zůstat ve stávající podobě a využití. Celkově bylo v nové zástavbě navrženo 300.000 m² podlažní plochy (Obr. 32).

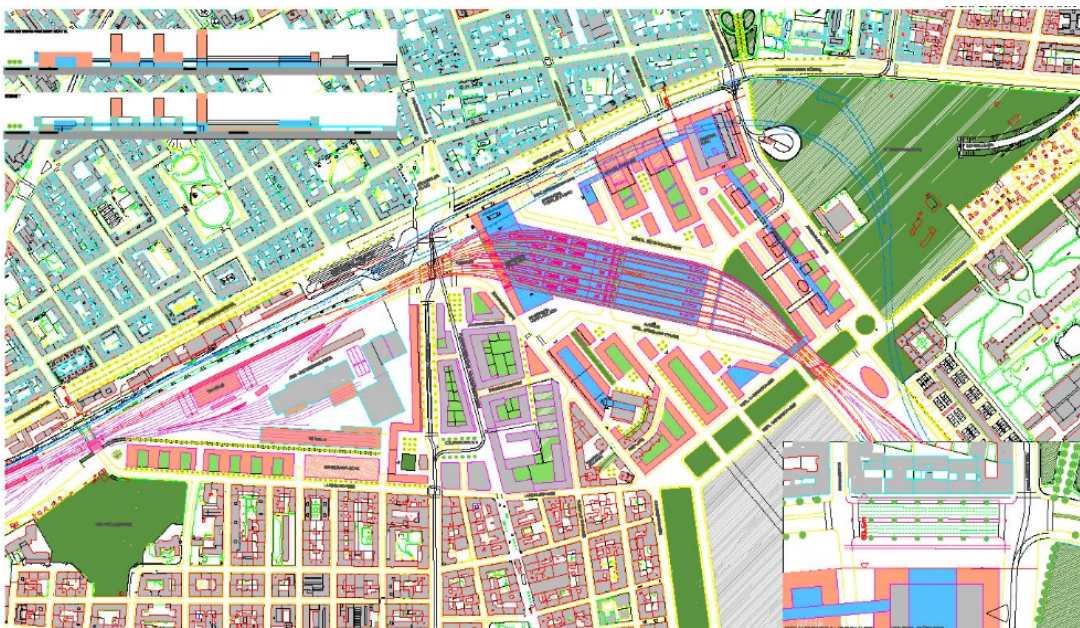
Následující studie Ernsta Hoffmanna z roku 2000, zpracovaná v rámci koncepce napojení letiště na kolejovou dopravu (EWIWA), vycházela ze zjištění, že nebude možné vertikálně oddělit dálkovou a příměstskou dopravu. Přestože brala v úvahu Hotzovo řešení, pracovala od počátku s možností vést všechny průběžné koleje v jedné úrovni na terénu. Hoffmannův tým navrhl integraci železničního provozu do jednoho průjezdného nádraží, zrušení koncových tratí a využití jejich pozemků pro novou výstavbu – ovšem s možností zachování a konverze stávající budovy Südbahnhof. Dle jeho návrhu měly na budovu Südbahnhof, přestavěnou na obchodní centrum, navazovat multifunkční komplexy s pasážemi podél Arsenalstraße a Gürtelu. Budovu nádraží, orientovanou do Südtirolerplatz, měly akcentovat výškové domy. Zadání stále počítalo se zachování nákladového nádraží Frachtenbahnhof Süd, nicméně celkový objem výstavby měl být oproti předchozímu návrhu zhruba dvojnásobný (570.000 m² HPP) (*Aufgabenstellung Expertenverfahren*, 2004; Obr. 31).

Následovala studie optimalizace vedení tratí pro osobní i nákladní dopravu, která specifikovala potřebu nástupištních hran a rozvržení kolejí i možnosti fázování nákladního provozu v území. V následné dohodě o společném záměru (Absichtserklärung, Letter of Intent, LOI) se její proponenti – ministerstvo dopravy, město Vídeň a ÖBB – shodli na 1) společné realizaci průjezdného nádraží, které nahradí stávající nádraží Südbahnhof a jeho koncová kolejiště, 2) nutnosti lepšího napojení nového nádraží na veřejnou dopravu ve stanici Südtirolerplatz, 3) nalezení ekonomicky smysluplného využití cca 55 ha zbytných pozemků, jež se touto reorganizací provozu uvolní, a 4) využití získaných prostředků při výstavbě nového nádraží. Dle odhadu mělo být možné na uvolněných pozemcích realizovat více než 1 mil. m² hrubých podlažních ploch (*Aufgabenstellung Expertenverfahren*, 2004).

Do následně vypsané urbanistické soutěže vstupovali vyzvané týmy s poměrně striktním zadáním, které vycházelo z míry podrobnosti, s jakou byl zpracován již koncept rozvržení kolejí a základní konstrukce vyzvednutého drážního tělesa.



Obr. 32: Vítězný návrh architekta Theo Hotze ze soutěže v roce 1995. Zdroj: *Aufgabestellung*, 2004



Obr. 31: Návrh týmu pod vedením architekta Ernsta Hoffmanna v rámci studie EWIWA, 2000.
Zdroj: *Aufgabestellung*, 2004

V podmínkách soutěže tak byly stanoveny např. možná místa prostupů pod kolejištěm stejně jako možnosti umístění lávek nebo trasování prodloužení tramvajové trati. Předepsáno bylo funkční členění na část, věnovanou převážně obchodu, službám a kancelářím, a část, v níž bude převažovat bydlení. V podmínkách nebylo vyžadováno zachování stávající budovy Südbahnhof, naopak bylo záhodno přisunout vstupy do nádraží co nejbližší ke stanici Südtirolerplatz nebo vytvořit objektem nádraží nový

významný bod se silnou identitou, která se odrazí ve výškovém ztvárnění. Rozsah řešeného území už byl v dnešních obrysech; soutěžící byli nicméně vyzváni, aby respektovali majetkové hranice mezi pozemky Pošty a ÖBB a pracovali s možností, že pozemky Pošty nakonec nebude možné využít (*Aufgabenstellung Expertenverfahren*, 2004). Mezi prvním a druhým kolem soutěže bylo zároveň vygenerována řada doporučení pro dopracování koncepcí vybraných týmů:⁵⁵ z bezpečnostních důvodů zdůrazňovali opatrnost při umísťování staveb pod těleso dráhy: nedoporučovali mimo jiné výstavbu velkých prodejen nebo realizaci autobusového nádraží či garáží. Překlenutí tělesa dráhy jiným stavebním objemem také nebylo doporučeno.

Společný projekt Theo Hotze a Ernsta Hofmanna a projekt vídeňského architekta Alberta Wimmera byly vybrány k dopracování do jednoho společného masterplanu (Obr. 34). Ten vychází z větší části z návrhu Hotze / Hoffmanna, zejména v rozvržení stavebních bloků, umístění a proporcí parku, ale i charakteristického „diamantového“ zastřešení hlavního nádraží. Architekti, v souladu se zadáním, rozdělili celé území na dvě čtvrti rozdílného charakteru: Quartier Europa Mitte (dnes Quartier Belvedere) diagonálně rozdělení tělesem nádraží a Quartier Gudrun (dnes Sonnwendviertel) s velkým parkem, školním kampusem a přilehlým bydlením v zeleni. Celkově bylo navrženo využití území zástavbou o objemu 1.224.000 m² hrubých podlažních ploch, z čehož bydlení představovalo cca 45 %. (Klotz, 2005).

Rozhodnutí městské rady, kterým došlo ke schválení masterplanu, obsahovalo řadu dalších podnětů, kudy by se mělo další dopracování návrhu ubírat. Rozsah obchodních ploch neměl překročit maximum, které umožňoval vídeňský stavební řád, tedy 20.000 m², a situování obchodních ploch mělo co nejlépe umožnit pěší návaznost na obchodní třídu Favoriten. Bylo doporučeno zpracování studie, která prověří, jak velké obchodní plochy a v jakém spektru obchodů a služeb budou nejvíce kompatibilní právě s Favoritenstraße. Pro obchodní čtvrt' na sever od nádraží požadují nejméně 25% podíl bydlení, ideálně s orientací do parku Schweizer Garten (Klotz, 2005).

Další změny schváleného masterplanu

Do dopracování urbanistického konceptu zasáhlo další prověřování technických variant řešení samotné budovy nádraží, do kterého se pustilo konsorcium Wiener Team. Nová zjištění vedla projektanty ke změně konceptu: Původně dvoupodlažní objekt – s pasáží na povrchu a vyzvednutou úrovní kolejiště – začal být koncipován jako pětipodlažní budova. Do tří podzemních podlaží mělo být nově integrováno obchodní centrum o výměře 20.000 m², které bylo původně zamýšleno jako samostatný objekt vedle nádraží, a parkoviště pro 650-700 automobilů. Mezi dalšími změnami bylo např. umístění centrálního místa pro nakládku a vykládku autovlaků (Engel, 2012).

Hlavní výzvou pro projektanty však byly výškové poměry v území: 4,5m výškový rozdíl mezi kolejištěm Ost- a Südbahn a omezení dané niveletou Laxenburger Straße, pod níž probíhá mělce uložený tubus metra. Dle vzpomínek vedoucího projektanta bylo oříškem provázat čisté výšky podjezdu pro autobusy, úrovně nástupišť a minimální podchodnou

⁵⁵ Do druhého kola postoupili: AS&P Albert Speer & Partner Archtiekten, Trojan + Trojan Architekten, Hotz / Hoffmann Architekten, Albert Wimmer

výšku v propojovací pasáži zastřešení (Werner, 2015). Další výzvou bylo statické řešení, jež muselo přenést komplikovanou kombinaci sil při brždění vlaků v zatáčce na pětipodlažní konstrukci. Projektanti navíc kombinovali různé konstrukční systémy pro kolejiště a nástupiště, která navíc přenášejí zatížení konstrukce zastřešení.

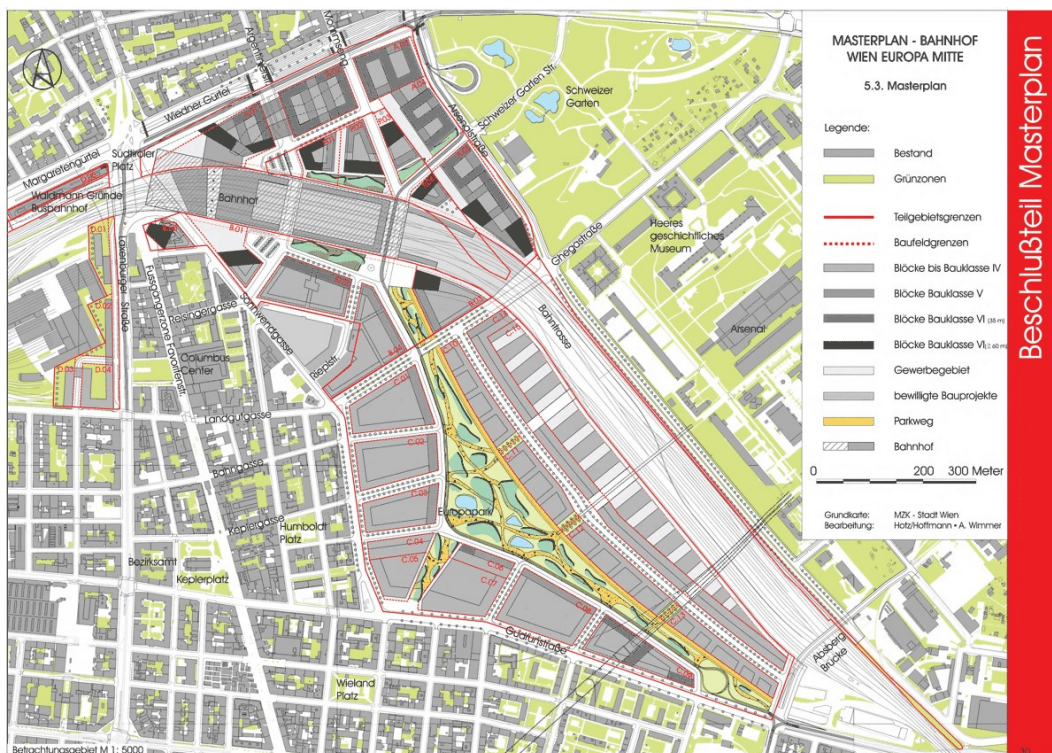
Masterplan byl – i se zapracovanými změnami, vyplynuvšími z projekčních prací na hlavním nádraží – projednán a transformován do závazných plánovacích dokumentů. Plán funkčního využití a zastavovací plán byly koncem roku 2006 schváleny městskou radou.

Dílem ad hoc, procesem zhodnocování pozemků, který probíhal zvláště pro každý pozemek, a dílem koncepčně, změnou urbanistického návrhu, se původní masterplan v následujících letech poměrně zásadně proměnil.

Téměř každý pozemek prošel architektonickou soutěží nebo soutěží stavebníků, v níž se soutěží také architektonická kvalita domu. Pro jednotlivé soutěže byly závazné plánovací dokumenty podkladem; výsledek soutěže byl nicméně plánu využití i zastavovacímu plánu nadřazen. Zejména v části Quartier Belvedere jsou změny, ke kterým došlo na základě výsledků soutěží, značné. Zahrnují výrazné navýšení budov, rozpad sevřené blokové struktury do shluku soliterních objektů i změny funkčního využití. Dle Christopha Hrcire z vídeňského magistrátu (MA21) byl zásadním regulativem trasování ulic a celkový objem; u ostatních parametrů se předpokládalo, že ke změně dojde (Hrncir, 2016).

Kromě úprav plánů po dílčích soutěžích došlo také k zásadní proměně ucelené části území lokality dnes nazývané „Leben am Helmut-Zilk-Park“ (LaHZP). Změnu plánovací dokumentace pro LaHZP iniciovalo nové, zelené vedení radnice (radní pro rozvoj – Maria Vasillakou) v roce 2012. Hlavním cílem bylo zajistit větší podíl bydlení, jenž by reagoval na prudce se zvyšující poptávku. Zároveň bylo ale snahou docílit lepší kvality prostředí, než kterou sliboval dosavadní plán. Návrh, který vzešel z kooperativního workshopu (kooperatives Verfahren) nahradil původní řádkovou zástavbu, určenou převážně pro kanceláře a podniky, zástavbou volných bloků smíšeného využití s vysokým podílem velmi různorodého bydlení (tržní bydlení, městem podporované bydlení, Baugruppe, Quartierhäuser). Celková kapacita nové lokality je 250.000 m² (Temel, 2014).

Aktualizovaný masterplan celého řešeného území, který byl vyhotoven po schválení nového konceptu lokality LaHZP v červenci 2013, nese označení “P” a jedná se o patnáctou aktualizaci původního soutěžního masterplanu (Obr. 33). Na základě nových návrhů jsou aktualizovány také závazné dokumenty: plán využití území a regulační zastavovací plán. Zatímco v obytných částech čtvrti Sonnwendviertel byly původní relativně obecné regulativy naplňované v rámci soutěží stavebníků, v dalších dvou částech řešeného území byl vztah regulativu a návrhu budov komplikovanější. Regulační zastavovací plány pro Quartier Belvedere a LaHZP následovaly podrobnější návrhy, a svým abstraktním jazykem se tedy pokoušely popsat mnohem konkrétnější projekt každého domu (Obr. 35; Obr. 36).



Obr. 34: Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte, architekti Hotz/Hoffmann a Wimmer, 2004.
Zdroj: Klotz, 2005



Obr. 33: Masterplan pro území Wien Hauptbahnhof, verze P, červenec 2013; zdroj: ÖBB, 2014.

pasáže mezi stanicí a hlavní nádražím došlo až s otevřením nádraží na konci roku 2014. Roku 2012 byla stanice Südtiroler Platz symbolicky přejmenována na „Hauptbahnhof“.

V prosinci 2009 bylo definitivně uzavřeno nádraží Südbahnhof a vzápětí byla zahájena jeho demolice. Autobusové nádraží bylo přesunuto do nové polohy na Waldmanngründe, do prostoru mezi tratí a Gürtelem na západ od Laxenburgerstraße. Dálkové vlaky po dobu výstavby končily na nádraží Wien Meidling,⁵⁶ zatímco regionální vlaky zastavovaly na provizorním nádraží Ostbahnhof, zřízeném na zkrácené trati Ostbahn.⁵⁷ Průběžná podzemní trať S-Bahn na Stammstrecke byla v provozu po celou dobu výstavby nádraží.

Výstavba nového nádraží, jež začala roku 2010, byla rozdělena na etapy: už v prosinci 2012 byla zprovozněna tři jižní nástupiště pro městskou a příměstskou dopravu a část průchodu s přístupy k vlakům. Zároveň došlo ke otevření jižního přednádražního prostoru, který byl hlavním vstupem do nádraží až do doby jeho celkového dokončení. V severní části nádraží se v mezidobě teprve odlévaly základy. V letech 2013 a 2014 byly postupně zprovožňovány další části nádraží. V říjnu 2014 byl slavnostně otevřen nádražní podchod a nákupní centrum, k celkovému zprovoznění všech nástupišť a zavedení dálkových spojů včetně spojení na letiště však došlo až o dva měsíce později.

Souběžně s demolicí Südbahnhof a zahájením výstavby nového nádraží vyrostl v blízkosti jižního přednádražního prostoru objekt informačního centra projektu Wien Hauptbahnhof, Bahnorama – dočasný pavilon s dřevěnou vyhlídkovou věží, ve kterém se nacházela výstava, kavárna a prostor pro pořádání informačních setkání, byl v provozu od konce roku 2010 do prosince 2014, poté došlo k jeho demolici.

Na novou výstavbu byla v první řadě adaptována okolní infrastruktura. V popředí stály převážně technické, dopravně-plánovací otázky dostatečné kapacity a obsluhy nově vymezených parcel: byly realizovány odbočovací pruhy, obousměrné cyklopruhy, nové povrchy, byly rozšiřovány chodníky, výjimečně i vysázeno stromořadí, byly napojovány inženýrské sítě. V několika úsecích proběhla příprava na budoucí tramvajový provoz (MA28, 2019).

Město zároveň začalo s přípravou dalších veřejných investic: V roce 2009 zorganizovaly vídeňské bytové fondy (Wohnfonds Wien) soutěž stavebníků pro první tři obytné bloky a celkem sedm stavebních záměrů podél Sonnwendgaße. Téhož roku uspořádalo město soutěž o návrh nového městského parku – Helmut-Zilk-park. O rok později město (MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung) vypsalo soutěž na nový školský campus pro 1.100 dětí tak, aby byl realizován a po etapách zprovožňován s postupující výstavbou v území.

Výstavba podle schválených dokumentů postupovala od roku 2011, kdy začala stavba centrály Erste na rohu Gürtelu a Arsenalstrase, a vzdělávacího kampusu ve čtvrti Sonnwendviertel. Výstavba dále postupovala směrem od Gürtelu (kancelářské budovy) a

⁵⁶ Wien-Meidling se nachází několik set metrů západně, přestavován v rámci nádražní ofensivy, výborné napojení na MHD, dodnes průjezdné nádraží, kde staví všechny dálkové spoje z hlavního nádraží.

⁵⁷ Několikaměsíční výluka provozu ve stanici Südtirolerplatz nicméně nastala na přelomu roku 2007/2008 během přestavby této stanice.



Obr. 37: Vývoj území vídeňského hlavního nádraží a okolí. Zdroj: autorka na podkladu *Stadt Wien 4*, nedatováno.

od Sonnwendgaße (kancelářské budovy, hotely a bytové domy) ke středu území a dotvářela tak místa, kde bylo možné navazovat na původní strukturu – zpravidla šlo o obestavování nově rozšířených stávajících ulic. První obyvatelé se do nové čtvrti stěhovali roku 2013, veřejná vybavenost záhy následovala. Školní kampus začal fungovat po částech od 1. září 2014. Park byl realizován po etapách od r. 2014, poslední fáze v jižní části území byla dokončována roku 2017 souběžně s okolními obytnými domy.

Další nové ulice v celkové délce 5,5 km byly zpřístupňovány postupně tak, jak pokračovala výstavba okolních bloků (Bönsch, 2015). V mezičase výstavby byly pozemky uvnitř území ponechány bez přístupu veřejnosti. K tomuto výsledku vedl zvolený princip organizace rozsáhlého staveniště – tzv. RUMBA – kdy vytěžená zemina, ale i stavební materiál nebo odpad, jsou dočasně skladovány na sousedních pozemcích, případně přesouvány mezi různými pozemky až do doby, kdy budou upotřebeny při terénních úpravách. Ani v období vrcholící výstavby tak žádný pozemek neležel ladem, ale ani nebyl využitý pro dočasné kulturní či sportovní aktivity.

Realizace ulic, propojujících území napříč pod tělesem dráhy, byla vázána na výstavbu železniční infrastruktury. V prosinci 2012 došlo ke zprůjezdění ulice Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße, prvního propojení těchto kolejíšť oddělených částí města. Nová ulice se nachází zhruba uprostřed tělesa nádraží v prodloužení lokálně významné ulice Argentinierstraße. Současně byla zprovozněna i východní pasáž nádraží a paralelně probíhající ulice Karl-Popper-Straße se zastávkou tramvajové linky D „Hauptbahnhof Ost“. Třetí propojující ulice, Alfred-Adler-Straße, ulice nadmístního významu, mířící na Arsenal a spojující Ghegastraße a Landgutgaße, byla zprovozněna až v září 2015.

Pro překonání bariéry železničního tělesa i souběžně vedoucí rušné ulice Arsenalstraße byla navržena lávka Arsenalsteg (dnes Kurt-Heller-Steg) a most Südbahnhofbrücke, Jejich realizace byla závislá jak na postupu stavebních prací na železniční infrastruktuře, tak na postupující výstavbě v přilehlém území. Jak lávka, tak most byly realizovány v několika krocích. První části mostních oblouků překlenuly jižně umístěné koleje, které byly hotové v první fázi výstavby (2010), druhé části mostních oblouků byly osazené až s dokončením severní části kolejíšť (2014). Jižní nájezd na most Südbahnhofbrücke byl stavěn souběžně s přilehlým centrem pro nakládku a vykládku automobilů na vlaky, k jeho napojení ze strany Arsenalu a tedy k otevření však došlo až v roce 2019 poté, co byla rozšířena kapacita okolních přivaděčů na městskou dálnici A23. S výstavbou obou nástupů na lávku Arsenalsteg (Kurt-Heller-Steg) – jižní rampou a severním schodištěm s výtahy – se čekalo až na dokončení prvních domů v oblasti Leben-am-Helmut-Zilk-Park, k jejímu otevření pro veřejnost tak došlo až v roce 2020.

K roku 2020 se tedy podařilo uvést do provozu všechna nová propojení: tři ulice vedoucí pod tělesem dráhy, novou lávku, nový most. Došlo také k obnově okolí nově instalovaných železničních mostů přes ulice Laxenburgerstraße/Favoritenstraße a Gudrunstraße.

V developmentu území nastala krátká odmlka v období ekonomické krize, výstavbu se však podařilo brzy znovu nastartovat. Poslední pozemky v majetku ÖBB byly prodány a vysoutěženy v roce 2016. Zcela dokončena byla výstavba v roce 2023. Nejpozději

realizovanými částmi území byla lokalita Leben-am-Helmut-Zilk-Park, jenž byla ve výstavbě podle nového masterplanu z roku 2013 v letech 2018–2023 (Stadt Wien, nedatováno 1). Jen o něco dříve byly dokončeny dva luxusní rezidenční a kancelářské komplexy developera Signa, nacházející se mezi Arsenalstraße a tělesem dráhy na jih od kampusu Erste (dokončeny v letech 2019 a 2021). Harmonogram dějů a procesů - schéma fází a milníků jednotlivých projektů je součástí Přílohy 10. 6.

7. 3. Uzel a místo

7. 3. 1. Uzel

Historická podoba vídeňského železničního uzlu odpovídala procesu, jakým byly jednotlivé tratě trasovány a jednotlivá nádraží umístována: šlo o iniciativy železničních společností s vlastními zájmy a potřebami. Ve městě fungovala čtyři hlavová nádraží a jedno průjezdné, ovšem s nedostatečnou kapacitou pro propojení všech směrů. Problém navzájem nepropojených dálkových tratí se v průběhu 20. století stal jen jedním z řady dalších problémů vídeňské železniční infrastruktury: Projevila se celková nedostatečná kapacita vídeňského železničního uzlu, nutnost tvorby nové koncepce nákladní dopravy, problém multimodality případného hlavního nádraží ve vztahu k městské veřejné dopravě nebo chybějící spojení s letištěm.

Průjezdné hlavní nádraží: formování a realizace myšlenky

Myšlenka propojení jednotlivých koncových nádraží byla ve Vídni poprvé intenzivně prověřována už v 70. letech 19. století v souvislosti s velkými dobovými změnami ve struktuře města: bouráním hradeb, soutěží na Ringstraße, světovou výstavou a regulací Dunaje (Schwab, 2022). V roce 1910 potom vznikl plán navzájem propojených skupinových nádraží (Gruppenbahnhöfe) Severního a Jižního, do nichž by vždy ústil svazek tří tratí. V meziválečném období existoval plán na výstavbu centrálního nádraží na místě nádraží Matzleinsdorf, ještě v šedesátých letech 20. století byla nicméně výstavba hlavního průjezdného nádraží považována za potřebný, leč utopický projekt (Stimmer a Pirhofer, 2007). Historicky byly pro umístění hlavního nádraží zvažovány všechny možné i méně reálné varianty: Nordbahnhof, Süd a Ostbahnhof, Westbahnhof, Nordwestbahnhof, Franz-Josefs-Bahnhof, ale také Karlsplatz, Franz-Josefs-Kai, dokonce i hlavní vídeňské náměstí Stephansplatz (Vorrath, 2010).

Reálný záměr na vybudování hlavního nádraží a zkapacitnění vídeňského uzlu přinesla koncepce rozvoje železniční dopravy Die Neue Bahn z roku 1987. Ta identifikovala 15 železničních projektů, které byl zásadním předpokladem pro další rozvoj železniční dopravy. Výrazným impulsem k investicím do železniční infrastruktury byl pád železná opony a následné srůstání Evropy, v němž viděla Vídeň svojí zásadní historickou úlohu.

Roku 1993 byl schválen Evropský rámec koncepce mezinárodní dopravy TEN-T. Přes Vídeň byly natrasovány tři významné transevropské koridory: TEN 17, tedy spojení Paříž–Štrasburk –Stuttgart–Vídeň–Bratislava (dnešní Rýnsko-Dunajský koridor), dále



Obr. 38: Vídeňská křižovatka vysokorychlostních tratí tak, jak byly definovány v koncepci TEN-T v roce 2005. Zdroj: ÖBB

TEN 22, tedy trasa Athény–Sofie–Budapešť–Vídeň–Praha–Norimberk/Drážďany (dnešní Orient/East Med koridor), a TEN 23, spojující Gdaňsk–Varšavu–Brno, resp. Bratislavu–Vídeň s možným prodloužením do Bologny či Terstu (dnešní Baltsko-Jadranský koridor). Zejména západovýchodní spojení TEN 17 představovalo symbolické otevření Evropy na východ.

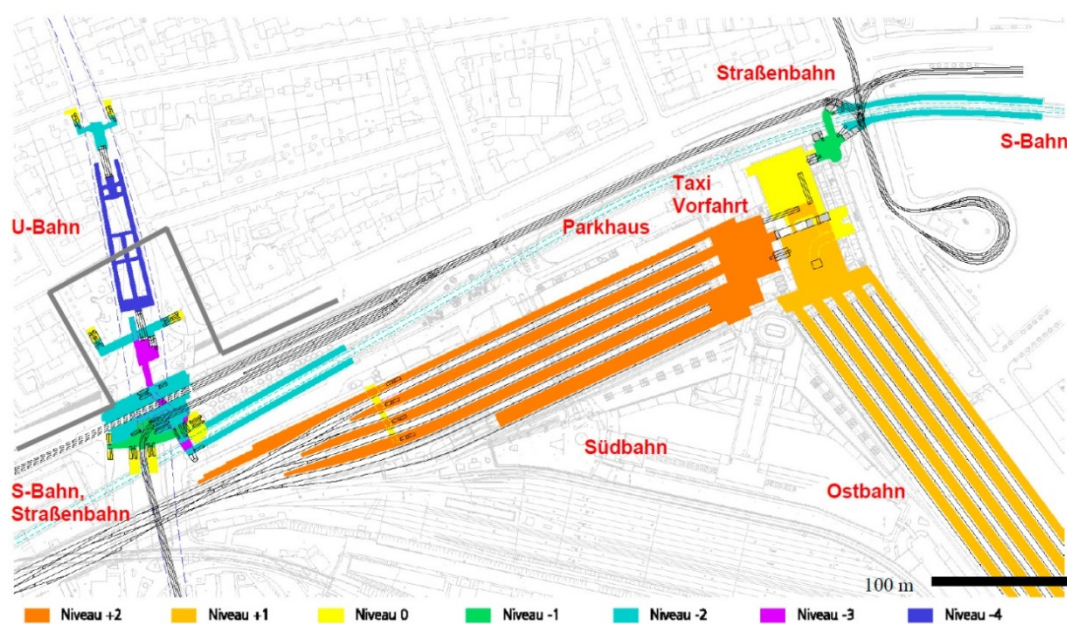
Vedení těchto tratí přes město s jen velmi omezenou možností průjezdu, bylo takřka nemožné, a idea nového kapacitního průjezdného nádraží začala nabývat konkrétnějších obrysů. Přestože trasování i koncepce TEN-T doznaly od té doby řady změn, Vídeň v nich zůstala tím, čím sama sebe vidí: moderním dopravním uzlem střední Evropy (moderne Verkehrsdrehscheibe in Zentraleuropa) (European Commission, nedatováno).

Koncepcí z roku 1987 došlo ke stabilizaci územního řešení. Nové hlavní nádraží mělo vzniknout právě v oblasti Süd- a Ostbahnhof. Ke zprůjezdnění a zkapacitnění uzlu byla však zapotřebí celá řada navazujících investic. Tzv. spojovací dráha (Verbindungsbahn) na kmenové trati S-Bahn (Stammstrecke) byla dlouhodobě jedinou průjezdnou tratí

městem, která umožňovala severojižní spojení. Pro spojení Vídně se západem Rakouska a po pádu železné opony i se svými východními sousedy však bylo nutné vybudovat také kapacitní západovýchodní spojení. Tzv. Weststrecke, klíčová spojnice mezi Vídní a Salcburkem, byla budována od roku 1999 (Leinzer Tunnel) a posléze od roku 2004 (Wienerwalder Tunnel) (Bönsch, 2011, s. 10).

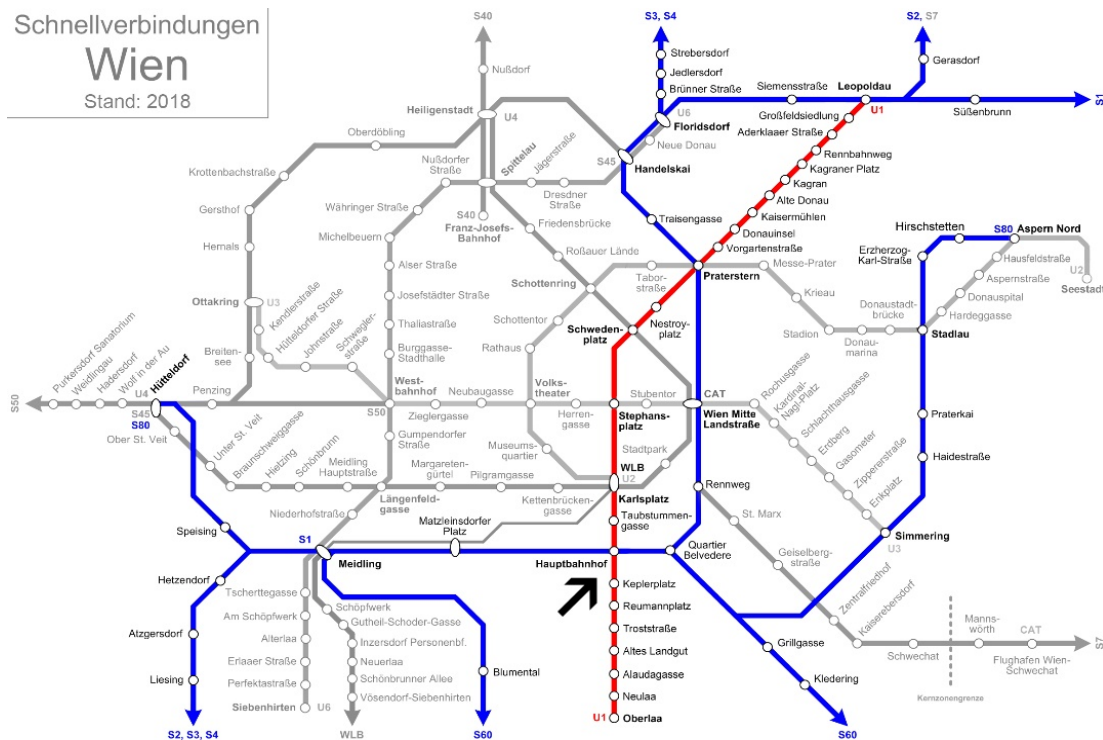
Směrem na východ bylo slabým místem právě Südbahnhof, v němž se stýkaly navzájem nepropojené trati Süd- a Ostbahn. Nádraží mělo složité výškové uspořádání, jež ve své dispozici vyrovnávala výpravní budova Südbahnhof pomocí meziúrovní a systému schodišť a eskalátorů: nástupiště Ostbahn se nacházelo 4 m nad uliční úrovní a nástupiště Südbahn ještě další 4,5 m nad ní. Výškové uspořádání i celkové prostorové řešení generovalo řadu kolizních situací. Dopravně zatížená poštovní centrála pro Vídeň – Jih (Postzentrum Wien Süd), umístěná v zázemí obou nádraží, byla přístupná pouze jedním průjezdem pod kolejištěm jižní dráhy; kvůli nedostatečné kapacitě propojovacích kolejí také muselo být zdvojeno veškeré technické zázemí – zvláště pro Südbahnhof a zvláště pro Ostbahnhof. Také sama nádraží vzájemnou nepropojeností nabyla: fungovala v celkovém součtu na osmnácti nástupištních hranách.

Geneze nového uspořádání kolejí byla výsledkem intenzivní práce a řady prověřovacích studií z let 1994–2004. V novém uspořádání nahradilo původních 18 nástupních hran Südbahnhof 10 nástupních hran Wien Hauptbahnhof: ke stávajícím dvěma podzemním nástupištím na S-Bahn (Stammstrecke) přibyla nad zemí čtyři pro S-Bahn a šest pro dálkové vlaky a spojení na letiště. K tomu prochází nádražím průběžné koleje bez nástupišť, které slouží zejména pro nákladní vlaky, na jihu území vznikla čtyři další nástupiště pro nakládku automobilů na vlaky (Autoreisezuganlage). Nástupiště pro dálkové vlaky byla zbudována v délce 450 m, aby sloužila také pro zdvojené rychlovlaky



Obr. 39: Výškové uspořádání původní železniční stanice Südbahnhof a přestupní stanice Südtirolerplatz. Zdroj: Aufgabestellung Expertenverfahren, 2004.

Schnellverbindungen
Wien
Stand: 2018



Obr. 40: S-Bahn a U-Bahn – přímá dostupnost z Hlavního nádraží; stav k roku 2018. Zdroj: wikipedia, úpravy autorka

(doppelte Railjets). Nádraží v roce 2019 denně odbavilo 1.067 vlaků a 123.500 cestujících (ÖBB, 2018/2019); očekávání cílila na ještě mnohem vyšší počty, po covidovém propadu se nádraží v roce 2022 dostává na tuto úroveň zpět (1.008 vlaků a 121.400 cestujících denně; ÖBB Infrastruktur, 2022b). V porovnání s ostatními vídeňskými nádražími má Hlavní nádraží zhruba dvojnásobnou kapacitu.⁵⁸

Dálkové spoje tvoří zhruba třetinu všech vlaků, zastavujících na vídeňském hlavním nádraží, většina dálkových spojů zároveň staví na nedalekém nádraží Wien Meidling. Ve srovnání s celostátním průměrem, v němž mají dálkové vlaky jen 6,5% podíl toto vypovídá o významu nádraží právě pro dálkovou dopravu (ÖBB, 2018/2019). Po otevření vídeňského hlavního nádraží sem byl převeden provoz dálkových spojů z jiných vídeňských nádraží: veškeré spoje z Westbahnhof, které se v této souvislosti stalo kapacitnějším a komfortnějším uzlem regionální dopravy, ale např. také spoje z Česka, které do té doby končily na nádraží Wien Mitte nebo Wien Franz-Josefs-Bahnhof.⁵⁹ Část dálkových spojů nicméně i nadále zastavuje také na nádraží Wien Meidling, který byl dočasnou konečnou stanicí po dobu výstavby hlavního nádraží.⁶⁰

⁵⁸ Wien Meidling: 61.979 cestujících/den, Wien Mitte: 61.355 cestujících/den, Wien Praterstern: 58.312 cestujících/den (ÖBB Infrastruktur, 2022b).

⁵⁹ Na nádraží Franz-Josefs-Bahnhof byly mezitím naopak zavedeny nové linky z Prahy.

⁶⁰ Od změny jízdních řádů 12/2015 se dokonce hovoří o nádražním systému Wien Meidling/Wien Hauptbahnhof

Většinu spojů i cestujících na hlavním nádraží tvoří cestující v příměstské dopravě v systému S-Bahn. Na kmenové trati (Stammstrecke) je odbavena téměř polovina vlaků, jež nádražím projíždí. Na samotné Stammstrecke jsou ale i vytíženější stanice, např. Meidling nebo Mitte. Hlavní nádraží je obsluhováno linkami S1, S2, S3 a S4 (podzemní nástupiště) a S60 a S80 (nadzemní nástupiště nového nádraží). Předchozí nádraží leželo na stanici S-Bahn Südbahnhof (dnes Quartier Belvedere), dnešní nádraží je obsluhováno stanicí Hauptbahnhof (dříve Südtiroler Platz). Obě stanice jsou od sebe vzdálené asi 600 m. Linky S60 a S80 původně končily na nádraží Ostbahnhof, po přestavbě jsou zapojeny do průjezdného modelu.

Nová koncepce nákladní dopravy

Předpokladem přestavby železničního uzlu Vídeň byla nová koncepce nákladní dopravy, jež specifikovala požadavky na celoměstské řešení (Stadt Wien MA 18 a Winkler, 2003). Někdejší provozní zázemí Südbahnhof se nacházelo v trojúhelníkovém území na západ od Landgutgaße. V rámci přípravy projektu Hlavního nádraží bylo rozhodnuto o jeho přesunutí na někdejší nákladové nádraží Matzleinsdorf. To bylo během následujících let přestavěno na provozní a technické zázemí budoucího Hlavního nádraží (Betriebsstützpunkt): koncentrované zázemí pro opravy, údržbu a čištění železničních souprav, příprava dálkových vlaků před cestou, catering a vybavení spacích vlaků. Došlo tak k uvolnění pozemků někdejšího zázemí, které jsou od roku 2018 developovány pod názvem Neues Landgut.

Nákladové nádraží Frachtenbahnhof Süd postupně vyrůstalo od roku 1873. Roku 1956, v souvislosti s výstavbou nového nádraží Südbahnhof, bylo konsolidováno do společného celku a začalo fungovat pod názvem Wien Südbahnhof Frachtenbahnhof. V posledních letech před transformací bylo území nákladového nádraží využíváno převážně jako levné pronajimatelné sklady a také jako třídírna odpadu. Jak postupně místní infrastruktura zastarávala, tak se další z původních nájemců stěhovali pryč. Většina objektů i kolejí byla odstraněna v průběhu roku 2009, před zahájením přestavby.

Spojení s letištěm

Kolejové spojení s letištěm funguje ve Vídni od roku 1998, kdy zahájila provoz linka S-Bahn S7, spojující letiště se stanicí S-Bahn Wien Mitte-Landstraße. Linka S-Bahn byla roku 2003 doplněna o speciální letištní vlaky CAT (City Airport Train) z téže stanice; Wien Mitte zůstává dodnes hlavním terminálem pro vlaky z letiště, čemuž odpovídá 30minutový takt i nabídka služeb (např. možnost odbavení zavazadel). Z hlediska budoucí konkurenceschopnosti jak železniční, tak letecké dopravy, však bylo rozhodnuto zajistit také přímá vlaková spojení mezi velkými městy regionu a letištěm Schwechat (*Masterplan Verkehr Wien*, 2003).

Pro realizaci těchto spojení bylo nutnou podmínkou právě dokončení Hlavního nádraží a rozšíření letištního nádraží. Od zprovoznění hlavního nádraží v závěru roku 2015 mají přímé železniční spojení na letiště regionální centra St. Pölten, Linz, Salzburg (30min interval), Innsbruck a Graz (60min interval), spoje s přestupem na hlavním nádraží jsou vypravovány také do Klagenfurtu, Brna, Prahy, Györu a Budapešti (2hod interval). Mimo kolejová spojení je letiště napojeno několika autobusovými linkami Vienna Airport

Lines/Postbus na různé destinace ve Vídni (včetně vídeňského nádraží), v Rakousku i zahraničí (Vienna Airport, 2023).

Propojení nádraží se stanicí veřejné dopravy Südtirolerplatz

Neuspokojivé napojení někdejšího Südbahnhof na systém metra bylo dlouhodobým terčem kritiky a jedním z hlavních argumentů pro přestavbu nádraží (*Aufgabestellung Expertenverfahren*, 2004). V roce 2002 byly zpracovány variantní návrhy na prodloužení trasy metra U2 ze stanice Karlsplatz jižním směrem. Zatímco některé varianty počítaly s trasováním, jež by umožnilo zřízení nové stanice „Bahnhof Wien – Europa Mitte“ na rohu Gürtelu a Arsenalstraße – tedy v místě nádraží Südbahnhof –, další varianty měly vést širším obloukem přes areál Arsenalu s možností zřízení stanice, jež by obsluhovala pouze transformační území v místě nákladového nádraží (Frachtenbahnhof Süd; stanice „Arsenalstraße“ popř. „Gudrunstraße“).

Druhá varianta, která by umožnila obsloužit i další blízká transformační území⁶¹ byla preferována v době příprav soutěže na nové hlavní nádraží a přilehlou čtvrt' (*Aufgabestellung Expertenverfahren*, 2004). Soutěžící tak pracovali s verzí, ve které by v jižní část Gudrunstraße byla umístěna stanice metra nové linky U2. Zároveň měli za úkol přimknout nové nádraží co nejbližší ke stávající stanici metra U1 Südtirolerplatz s tím, že nové Hlavní nádraží nebude novou linkou metra U2 obsluženo.

Zvolené řešení vyvolalo značnou nevoli a kontroverze, a to jak na straně ÖBB, tak veřejnosti. Linka metra U1 byla už v té době na hranici své kapacity a bylo záhodno, aby zvýšení kapacity nádraží odpovídalo zlepšení distribuce cestujících v navazujícím systému veřejné dopravy. Nevoli nicméně dál budil širší kontext rozhodnutí o trasování metra, který se zdál ukazovat na určitý trend: že trasy, potažmo stanice metra, se vídeňským nádražím historicky vyhybají s překvapivou pravidelností: U1 a Südbahnhof, U4 a U6 a Franz-Josefs-Bahnhof, U6 a Meidling. Na vině prý může být tradiční animozita mezi politickými zástupci Vídně (sociální demokracie) a přilehlého regionu Dolních Rakous (Rakouská strana lidová), kvůli které mají městští zastupitelé tendenci upřednostňovat „vlastní“ obyvatele před lidmi dojíždějícími z regionu (Der Standard – Redaktion, 2004).

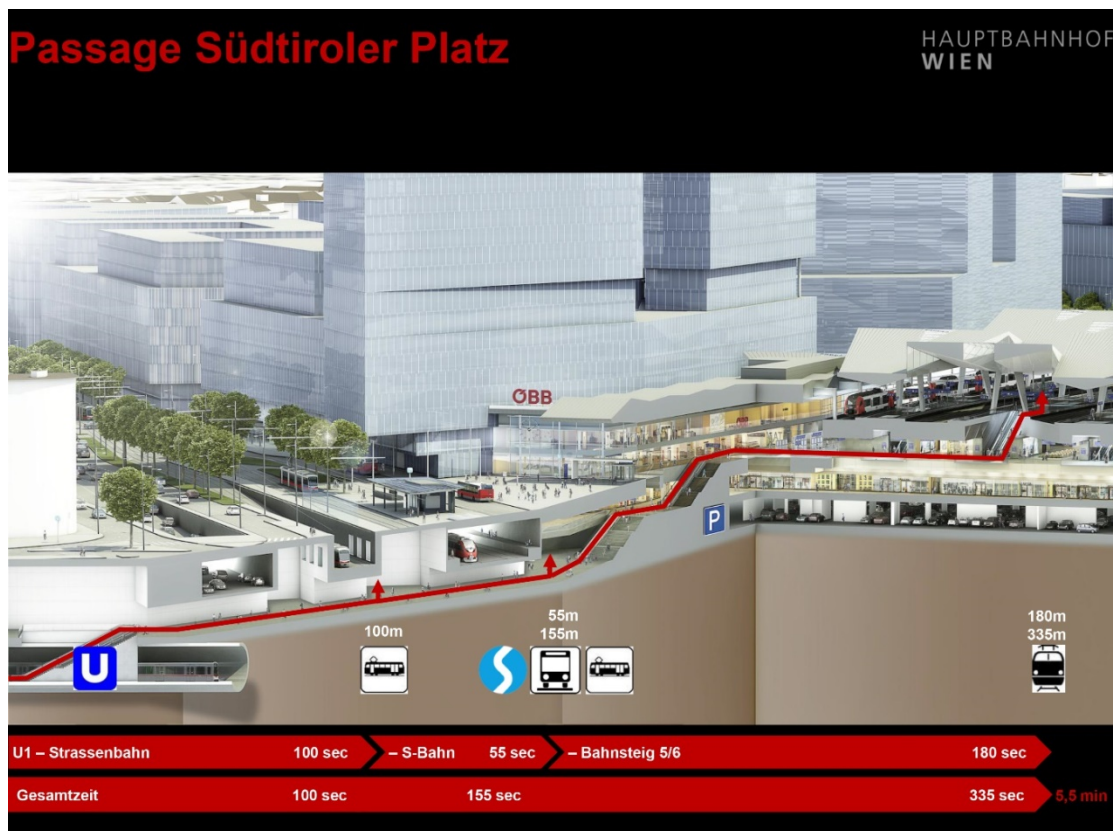
Představitelé města se upnuli na možnost přiblížení nádraží co nejbližší stávající stanici metra; během dalších plánovacích fází však vyvstaly pochybnosti i nad tímto řešením: vzdálenost nádraží a stanice metra Südtirolerplatz bude i při maximální snaze přinejmenším několik stovek metrů. Radní i projektanti zvažovali alternativní řešení v podobě osobního dopravníku (Cable Liner) neboli jakéhosi „mini-U-bahn“, jenž by cestující vozil mezi nádražím a Südtirolerplatz. Předpoklad byl, že by se na realizaci těchto technických přiblížovadel mohli podílet investoři kancelářských budov, kterých se větší vzdálenost bude týkat (Der Standard – Redaktion, 2005). Obavy ze vzdálenosti k nejbližší stanici veřejné dopravy se propsaly i do smlouvy, kterou roku 2006 uzavřely ÖBB se společností Erste. ÖBB se v ní zavázala, že v místě rohové parcely, kterou Erste kupovala, zřídí nový vstup do podzemní stanice S-Bahn, a vysloužila si tím kritiku

⁶¹ Dle plánu STEP 05 se jednalo o transformační území Aspanggründe-St.Marx-Frachtenbahnhof Südost (Stadtentwicklung Wien MA 18 a Mittringer, 2005).

účetního dvora za problematické svazování důležitých rozhodnutí o infrastruktuře privátními smlouvami.

Technické přibližovací dílo nakonec realizováno nebylo, projektanti tedy napřeli síly do zlepšení kvality propojení mezi metrem a nádražím. V letech 2007–2012 realizovaná přestavba stanice Südtirolerplatz měla za cíl zajištění větší kapacity, bezbariérovosti, nových vstupů z povrchu, nových propojovacích pasáží mezi S-Bahn a tramvají a prodloužení nástupišť S-Bahn. Velký důraz byl ale kladen také na kvalitu provedení s dopadem na komfort pro cestující: spojovací prostory mají zabudované panely, zajišťující přirozené osvětlení, širokou nabídku obchodů a umělecké instalace, oživující prostor (Hartig, 2015). Propojovací pasáž s hlavním nádražím i hlavní veřejné prostranství směrem do Gürtelu bylo otevřeno až se zprovozněním Hlavního nádraží v roce 2014. Stanice byla symbolicky přejmenována na Hauptbahnhof.

Se zprovozněním jižního prodloužení metra U2 až ke stanici Gudrunstraße se počítalo k roku 2020, tedy po dokončení výstavby v území Hauptbahnhof. V roce 2015 se schválením nové koncepce veřejné dopravy však přišla další změna v trasování linky U2. Podle nových plánů bude trasa U2 pokračovat na jih nikoli z Karlsplatz, ale už ze stanice Rathaus, a povede směrem na Wienerberg – zcela mimo oblast hlavního nádraží i přílehlých transformačních ploch. Přípravy jižního prodloužení byly nicméně dále odkládány, informace v roce 2023 hovoří o jeho dokončení do roku 2033 (*U-Bahn-Ausbau U2 und U5*, nedatováno).



Obr. 41: Spojení mezi novým Hlavním nádražím a stanicí veřejné dopravy Südtirolerplatz (nyní Hauptbahnhof). Zdroj: Hartig, 2015.

Tramvajová a autobusová doprava

Původní síť tramvají v území sestávala z linek O (zastávky Südbahnhof a Südtirolerplatz), 18 (pozůstatek konceptu podzemní tramvaje U-Straba, zastávky Südbahnhof a Südtirolerplatz), D (konečná ve stanici Südbahnhof) a linek 6 a 11 s se zastávkou ve stanici Absberggase. V souvislosti s přestavbou nádraží byla prodloužena linka D napříč přestavbovým územím do stanice Absberggasse, kde je nyní možný přestup na linky 6 a 11. Dle původního plánu měl být v těchto místech uzel veřejné dopravy Gudrunstraße s přestupem na linku metra U2. Z výstavby metra v těchto místech však sešlo.

Linka D byla prodlužována na etapy: roku 2012 byly zprovozněny první dvě zastávky s konečnou v zastávce Alfred-Adler-Straße, koncem roku 2019 byl potom uveden do provozu i zbývající úsek vedoucí po jižní hraně parku do zastávky Absberggasse. Dále došlo k přestavbě přestupního uzlu Südtirolerplatz (nyní Hauptbahnhof) tak, aby se zlepšily přestupní možnosti mezi jednotlivými druhy dopravy, včetně tramvaje.

Autobusovou zastávku Hauptbahnhof obsluhují městské autobusové linky 13A (obsluhuje čtvrti Wieden a Mariahilf a na Hlavním nádraží má konečnou) a 69A (obsluhuje Sonnwendviertel na trase mezi Hlavním nádražím a Simmeringem). Nádraží pro regionální autobusy je – v rozporu s původními doporučeními ze zadání soutěže – umístěno pod tělesem kolejiště, v podjezdu podél Laxenburgerstraße. Autobusy na letiště mají stanoviště u jižního východu z nádraží. Autobusové nádraží pro dálkové spoje bylo v souvislosti s přestavbou přesunuto na své stávající stanoviště na Waldmanngründe (Busterminal Südtirolerplatz, Busbahnhof Waldmanngründe); jedná se o úzký pás mezi Gürtelem a kolejištěm na západ od Laxenburgerstraße, v návaznosti na nádraží regionálních autobusů pod viaduktem.

V území se historicky nacházela dvě autobusová nádraží: pro dálkovou a mezinárodní dopravu podél Arsenalstraße v blízkosti Ostbahnhof; a pro regionální spoje podél Gürtelu, mezi Favoritenstraße a Südbahnhof. Po přestavbě byla obě nádraží přesunuta: nádraží pro dálkovou dopravu do oblasti Waldmanngründe, tedy podél Gürtelu na západ od Favoritenstraße; a nádraží pro regionální dopravu do prostoru Laxenburgerstraße, do nově rozšířeného podjezdu pod tratí. Zatímco se stanovištěm regionálních autobusů se na Laxenburgerstraße dál počítá, pro dálkovou a mezinárodní dopravu, dynamicky rostoucí segment dopravy, se v současnosti hledá lokalita nového centrálního autobusového nádraží; pozemky na Waldmanngründe, které jsou v majetku ÖBB, by mohly po přesunu najít nové využití.

Budoucnost železničního uzlu Vídeň

V souvislosti s přestavbou železničního uzlu byla realizována řada dalších investic a mnoho dalších je v přípravě. Došlo k postupné přestavbě hlavních tratí na návrhovou rychlost 250 km/h. Západní spojení Weststrecke bylo zprovožňováno na etapy: úsek mezi Vídní a St. Pölten byl uveden do provozu v roce 2012 v souvislosti s dokončením části vídeňského hlavního nádraží, a výstavba pokračuje dále na západ. Zásadním projektem posledních let s horizontem dokončení v roce 2027 je Südstrecke – součást

baltsko-adriatického koridoru, spojující Vídeň s italskou hranicí (směr Klagenfurt) i Bratislavou.

Přímo ve Vídni je v přípravě generální přestavba spojovací dráhy (Verbindungsbahn Neu) mezi stanicemi Hütteldorf a Meidling, při které dojde ke zdvoukolejnění, výstavbě nových zastávek a mimoúrovňových křížení. Do roku 2028 by mělo vzniknout nové rychlé západovýchodní spojení tak, aby linka S80 přes Hlavní nádraží mohla jezdit v 15minutovém taktu (ÖBB Infrastruktur, 2022a).

Dokončení Hlavního nádraží mělo přímý dopad na další uzly v síti. Nádraží Westbahnhof a Franz-Josefs-Bahnhof se zmenšila a slouží převážně pro regionální dopravu. Plocha, uvolněná snížením počtu tratí u nádraží Westbahnhof by měla být v budoucnosti transformovaná pro další funkce. Modernizace Franz-Josefs-Bahnhof a okolních pozemků je jako transformační oblast Althangründe je v přípravě, s jejím dokončením se počítá do roku 2024.

7. 3. 2. Nádraží Wien Hauptbahnhof a okolní čtvrtě

Nový developement je rozdělen do několika lokalit různého charakteru. První entitou je samotné hlavní nádraží, stavby přestupního uzlu a navazujících veřejných prostranství. K nádraží přiléhá severu i z jihu čtvrt' Quartier Belvedere. V ní se nacházejí především kanceláře, hotely, částečně i bydlení. Obytná čtvrt' na území někdejšího Frachtenbahnhof Süd dostala název Sonnwendviertel. Obytná lokalita, nacházející se v rámci Sonnwendviertel mezi parkem a tělesem dráhy, byla soutěžena zvlášť pod názvem Leben am Helmut-Zilk-Park, tento název se ujal i v dalších fázích soutěží pro stavebníky a Baugruppe.

Nádraží a jeho předprostory

Nádraží je pětipodlažním objektem se dvěma nadzemními podlažími, koncipovanými jako mostní konstrukce s provozem vlaků na horní úrovni. Horní úroveň tvoří 5 ostrovních nástupišť, zastřešených charakteristickou „diamantovou“ střechou. Na úrovni terénu se nachází dvě pasáže: západní pasáž spojuje jižní a severní přednádražní prostor a na severu ústí do odjezdové haly. Distribuuje pohyb mezi nádražím a dalšími stanicemi veřejné dopravy jak na povrchu, tak v dalších podzemních úrovních a obsahuje řadu služeb a obchodů. Východní pasáž je utilitárním průchodem, zprostředkovává přestup z vlaků na tramvaj.

V podzemních částech nádraží v návaznosti na západní pasáž se nachází většina služeb pro cestující, jako je úschovna zavazadel, prodejní přepážky, čekárna o 800 místech k sezení nebo modlitebna (nyní Raum der Stille), je odtud také přístup do podzemních garáží. Především je ale západní pasáž dvouúrovňovým obchodním centrem BahnhofCity. Na svém severním konci je zakončena převýšenou nádražní halou, v níž se nacházejí některé služby a jízdenkové automaty. Je z ní také přímý vstup do přilehlé kancelářské budovy (The Icon Vienna). Charakter přilehlého obchodního centra vystihuje právě tento soused následovně:

„Vídeňské hlavní nádraží (...) nabízí jedno z největších nákupních center v celém Rakousku (...). Dynamické, urbánní místo setkávání a požitků má obzvláště pro pracující výhodnou otevírací dobu až do 21 hodin.“ (The Icon Vienna, nedatováno)

Význam přednádražních prostor pro úspěch celého podniku si hlavní aktéři dobře uvědomovali. S přestavbou nádraží přišla i zásadní změna orientace v prostoru, kdy hlavní vstup do nádraží se přesunul z nároží Gürtelu a Arsenalstraße na místo stanice Südtirolerplatz. Vstup do nádraží měl být navíc orientován oběma směry – na sever směrem ke Gürtelu a městské části Wieden, a na jih směrem k Favoriten. Nalezení optimální podoby přednádražních prostor a jejich napojení na okolní strukturu bylo součástí usnesení Vídeňské rady po vyhlášení výsledků urbanistické soutěže v roce 2004, a v tomto duchu také vypsal ÖBB a město společně vyzvanou urbanisticko-architektonickou soutěž (2007). Podkladem byl masterplanu ze soutěže z roku 2004 a technický projekt nádraží. Cílem soutěže bylo najít komplexní řešení zapojení nádraží do okolní struktury, řešené území zahrnovalo odjezdovou halu, oba přednádražní prostory a navazující stavební bloky. Žádná ze stran nádraží neměla být tou „odvrácenou stranou“ – reálně však toto hrozilo hlavně straně, obrácené do Favoriten. Soutěž na nádražní halu a její předprostory byla však vzápětí zneplatněna, území tak bylo navrženo jako standardní součást zakázky v rámci přípravy nádraží (ÖBB Immobilien, 2007; Der Standard – Redaktion, 2008).

Hlavní přednádražní prostor tvoří rozšíření okružní tepny Wiedner Gürtel. Už z dálky jej indikuje výšková stavba kancelářské budovy, přiléhající ke vstupu (The Vienna Icon) a rozvlákněné zastřešení nástupišť v popředí. Náměstí je především místem přestupů mezi několika druhy veřejné dopravy, jeho významnější část se nachází pod zemí. Na povrchu se jedná se o velkorysý veřejný prostor pro pěší včetně míst k sezení, s umírněným designem mobiliáře i dalších prvků, které organizují prostor: výtahů, zastávek tramvají a autobusů, kolostavů. K otevření nově přestavěného prostoru došlo až se zprovozněním Hlavního nádraží ke konci roku 2014.

Jižní přednádražní náměstí se nachází v ohybu Sonnwendgaße, jenž musela být kvůli nové poloze železničního mostu přes Laxenburgerstraße/Favoritenstraße cca o 2 m zanořena pod okolní terén. Kromě nové nízké opěrky atmosféru náměstí dotváří prázdná parcela po nájemním domě Antonie-Alt-Hof, jenž musel roku 2009 ustoupit výstavbě nádraží. Poblíž jejího pozemku se nacházela vyhlídková věž Bahnorama. Obdobně jako severní přednádražní prostor, i jižní je zdůrazněn výškovou stavbou, v tomto případě centrálou ÖBB. Náměstí kombinuje řadu dopravních funkcí – krytý předjezd pro taxi a K+R, stanoviště letištních autobusů, vjezd do podzemních garáží. Po částečném zprovoznění nádraží v letech 2012–2014 se zde byl jediný vstup.

Quartier Belvedere

Jako Quartier Belvedere byla nazvaná převážně obchodně-administrativní čtvrť, přiléhající z obou stran bezprostředně k nádraží.

Severní část je ohraničená tepnou Wiedner Gürtel, jen o něco méně vytíženou tepnou Arsenalstraße a tělesem kolejíště. Tato lokalita těží jak z blízkosti nádraží, tak komplexu parků a zahrad vídeňského Belvederu a Schweizer Garten. Oblast je dělena na čtyři

poměrně rozsáhlé bloky), tvořené různým seskupením domů volně se vztahujících k uliční čáře. Tři bloky podél Gürtelu jsou využity jako kanceláře a hotely, jeden blok podél Arsenalstraße obsahuje kromě hotelů také rezidenční objekty. Tři nově založené ulice – Karl-Popper-Straße, Canettistraße a Gertrude-Fröhlich-Straße – jsou široké městské třídy (šířka 23, 38, 45 m), opatřené širokými chodníky a stromořadím. Hlavní ulice jsou doplněny alternativními pěšími trasami, probíhajícími napříč bloky, a několika menšími náměstími-plácky. Na rohu Gürtelu a Arsenalstraße se nachází stanice S-Bahn a tramvaje – Quartier Belvedere.

Jižní část Quartier Belvedere je zčásti vrostlá do původní zástavby čtvrti Favoriten a je tvořena čtyřmi bloky kanceláří a hotelů, v menší míře také bydlením. Od tělesa kolejiště odděluje zástavbu rozšíření prostou ulice Gerhard-Boner-Straße, které navazuje na jižní přednádraží prostor, a které je zčásti zpevněným pláckem, zčásti vjezdem do pozdemních garáží. Kromě výškového akcentu centrály ÖBB má svůj výškový akcent také ostatní bloky; nejvyšší, bezmála stometrovou věží hotelu Metropolitan je označen průjezd pod kolejištěm ulicí Karl-Popper-Straße.

Mezi lety 2009–2013 město a zástupci kulturních institucí zvažovali, zda by na rohové parcele Arsenalstraße/Gürtel neměla vyrůst novostavba vídeňského muzea (Wien Museum). Umístěním muzea by došlo k rozšíření stávající „kulturní osy“ (Kulturmeile), vedoucí z Belvederu přes 21er Haus až na jih k Arsenalu. Proponenti návrhu vyzdvihovali možnost přivést kulturní instituci i do méně zavedených lokalit a poukazovali na možné synergie s novou čtvrtí u Hlavního nádraží. Alternativou bylo rozšíření stávajících budov Wien Museum na Karlsplatz; a tato možnost nakonec zvítězila. Významným argumentem byla předpokládaná cena nové budovy (*Wien Museum bleibt am Karlsplatz*, 2013).

Sonnwendviertel

Jako Sonnwendviertel je označována převážně obytná čtvrť, tvořící jižní část transformačního území Hlavního nádraží. Skládá se z pomyslných celků – západní části, která je pokračováním blokové struktury Favoriten, z východní části, která přiléhá ke kolejím, a z centrálního parku, který se nachází mezi nimi.

Západní část Sonnwendviertel je tvořena jednou řadou bloků, které obestavují druhou stranu původních ulic, Sonnwendgasse a Gudrunstraße. Příčné ulice navazují na stávající síť, bloky jsou o něco větší než v původní zástavbě. Ulice zde mají šířku 18/24/30 m, v uličních profilech se nachází kombinace podélného a šikmého stání, stromů a cyklopruhů sdružených s chodníky. Ulice jsou v režimu zóna 30. a podél Sonnwendgasse se nachází čtyři domovní bloky, podél Gudrunstraße potom dva další obytné a jeden nárožní, v němž je umístěn školní kampus spolu s malým pláckem. Obytné bloky mají ze 2-4 stran uzavřenou stavební čáru, vnitrobloky jsou zpravidla prostupné či přístupné, vybavené pobytovými prvky. Výstavba zde vznikla na základě soutěží stavebníků a programu podpory středně příjmových domácností (WBI).

Východní část Sonnwendviertel tvoří dvě řady rozvolněných bloků, vklíněných mezi trať a Helmut-Zilk-Park. Propojení přes bariéru kolejiště zajišťují na severu území podchod

ulicí Alfred-Adler-Straße, zhruba uprostřed lokality se nachází pěší lávka Arsenalsteg (později přejmenováno na Kurt-Heller-Steg), a na jihu území je most Südbahnhofbrücke.

Urbanistický koncept z původního soutěžního návrhu zde počítal s bariérovou zástavbou kanceláří a komerčních prostorů, jež by vymezovala úzký pás bydlení podél parku. V průběhu prací však vznikla poptávka po jiném řešení, jež by zohlednilo neustále se zvyšující potřebu bydlení i nároky na kvalitu veřejných prostranství. Na základě kooperativního workshopu (kooperatives Verfahren, 2012) vznikl nový masterplan, v němž došlo nejen k navýšení podílu bydlení, ale především k promíšení jednotlivých funkcí v rámci urbanistické osnovy s menšími, intenzivně zastavěnými stavebními bloky a inovativní koncepcí veřejných prostranství.

Tato koncepce fungování veřejných prostranství je založena na oddělení automobilového provozu, jemuž je vyčleněna ulice vedoucí podél kolejí, lemovaná společnými parkovacími domy s provozovny v parteru (Maria-Lassnig-Straße) a provozu pěších a cyklistů, pro něž je určena souběžně, středem území procházející urbánní promenáda (Bloch-Bauer-Promenade; tzv. slow-motion-promenade). Toto rozvržení je také součástí dopravní koncepce: absence podzemních garáží je zde prostředkem redukce automobilové dopravy, zlevnění výstavby i oživení veřejných prostranství (Temel, 2014).

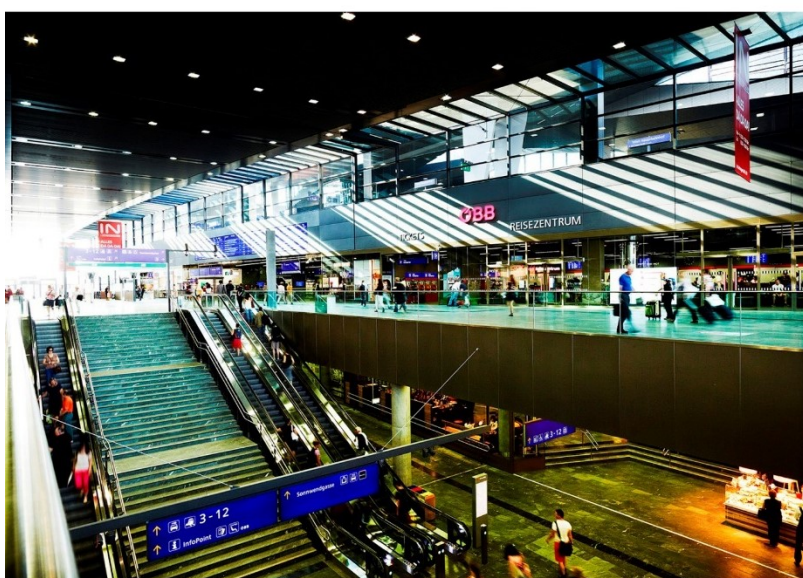
Na středovou promenádu – „páteř nové čtvrti“ (Temel, 2019, s. 23) – je navázána škála veřejný přístupných prostor – plácky, příčné propojky do přilehlého parku i k ulici podél kolejiště, části vnitrobloků. Jedná se jak o veřejné, tak veřejně přístupné soukromé prostory, pro něž byl zpracován jednotný detailní koncept (Freiraumkonzept) včetně katalogu prvků mobiliáře. Bloky jsou rozlohou menší než jinde v transformačním území, uzavřenou, výjimečně otevřenou stavební čarou se vztahují pouze k oběma hlavním podélným ulicím, směrem do parku je potom zástavba ukončena volně. V části Leben am Helmut-Zilk-Park se nachází velká škála sociálně inovativních konceptů pro bydlení.

Helmut-Zilk-Park

Nejdůležitějším veřejným prostranstvím pro obytnou čtvrt' Sonnwendviertel je nový 7ha park, pojmenovaný po někdejším vídeňském starostovi Helmuthu Zilkovi. Dle propagačních materiálů se jedná o „největší park otevřený ve Vídni za posledních čtyřicet let.“ (PWB – Projektleitung Bahnareale, 2016). Jádrem návrhu je rozsáhlá centrální louka, lemovaná stromy. Zatravněná část kombinuje plochy, vyžadujících větší a menší údržbu, pro zvýšení biodiverzity. Intenzivně využívaných částech se nachází gastronomické provozy, zóna pro psy, dětské hřiště a venkovní tělocvična pro dospělé nebo komunitní zahrada (Stadt Wien – Wiener Stadtgärten, nedatováno). V rámci parku je definováno několik zpevněných ploch – náměstí/plácků. Park je vybaven mobiliářem včetně pitek a vodního prvku v rámci dětského hřiště, veřejné WC je k využití v rámci místního občerstvení. Po jižní hraně parku vedou tramvajové koleje, linka D má v území tři zastávky: Alfred-Adler-Straße (někdejší konečná s točnou, severní cíp parku), Hlawkagaße (před vzdělávacím kempem) a Absberggaße (jižní cíp, současná konečná s točnou). V jižním cípu území, v meziprostorech mostních konstrukcí Südbahnhofbrücke a podjezdu Gudrunstraße pod železnicí, se kromě točny nachází sběrný dvůr a místo nakládky osobních automobilů na vlaky (Autoreisezug).



Obr. 42: Sonnwendviertel, shora: příčná ulice před nástupem na Arsenalsteg, lokalita LaHZP; vnitřní prostor vzdělávacího kampusu; Helmut-Zilk-Park. Zdroj: Hoerbst, 2021.



Obr. 43: Shora: Hlavní nádraží, shora: pohled od jihu The Icon Vienna v pozadí; odjezdová hala; hlavní vstup od Südtiroler Platz. Zdroj: ÖBB, 2014.



Obr. 44: Quartier Belvedere, shora: pohled od jihu; The Icon Vienna s vedlejším vstupem na nádraží; jižní předprostor nádraží. Zdroje: Wiener Linien, 2023; The Icon Vienna, nedatováno; autorka

Bildungscampus

Ve Vídni funguje v posledních letech model tzv. vzdělávacích kampusů (Bildungscampus); míst, která propojují mateřské a základní školy a volnočasové aktivity pod jednou střechou a jsou postaveny na moderních pedagogických metodách, které se propisují také do architektury areálů. Od roku 2009 bylo takto realizováno pět kampusů, do roku 2023 bude realizováno dalších deset podle inovovaného konceptu Campus Plus, v jehož rámci dochází k větší integraci prostor pro základní a předškolní vzdělávání. Campus Sonnwendviertel, zprovoznovaný od roku 2014, byl nejnovější z první pěti projektů, a jako takový už předznamenal řadu prostorových i pedagogických inovací nového konceptu Campus Plus. Campus Sonnwendviertel kombinuje mateřskou školu a základní školu (oba stupně – Volks- a Mittelschule) v inovativním prostorovém konceptu.

7.3.3. Funkční využití

Maximální kapacity území byly definovány už v iniciační proklamaci společného záměru (LOI, 2003) a dále se propisovaly do zadávací dokumentace k urbanistické soutěži (*Aufgabestellung Expertenverfahren*, 2004) i do následně rozpracovaného Masterplanu (Klotz, 2005, s. 63). Na pozemcích o rozloze 58,6 ha (rozloha území po odečtení ploch, potřebných pro železniční provoz) měla vzniknout zástavba o celkovém objemu 1.224.000 m² hrubých podlažních ploch (BGF – Bruttogeschossfläche). Poslední zveřejněné údaje hovoří o 550.000 m² kanceláří a obchodů pro 18.000 pracujících a 5.000 bytů pro 15.000 obyvatel (Schwab, 2022). Dle údajů o realizovaných či připravovaných projektech, dostupných k srpnu 2020, je v celém transformačním území připravováno téměř 400.000 m² kancelářských a komerčních prostor, bezmála 5.600 bytových jednotek a více než 3.000 hotelových pokojů či apartmánů. To vše doplňují školy a školky pro odhadem 1.200 dětí a 7ha park, nacházející se uprostřed území.⁶²

Jednotlivé funkce jsou promíchané v rámci celého území, nicméně už zadávací podmínky urbanistické soutěže z roku 2004 počítaly s výrazně odlišným charakterem obou dnešních čtvrtí: Quartier Belvedere s převažujícím využitím pro obchod, služby, kanceláře a hotely a Sonnwendviertel s převažujícím využitím pro bydlení a s komerčními prostory podél kolejí. Toto členění bylo v hrubých obrysech a s výjimkou čtvrti Leben am Helmut-Zilk-Park (LaHZP) zachováno dodnes. Většina domů v lokalitě LaHZP vykazuje vysokou flexibilitu vnitřních prostor, danou mj. zvýšenou výškou podlaží, a to jak u přízemí (výška 4 – 4,5 m, vyšší prostory umožňují vkládat mezipatra), tak u některých vyšších podlaží. Bude tedy možné jak zaměňovat či střídat bydlení a práci, tak např. nechat volnou možnost přestavby parkovacích domů na jinou funkci. Výjimečnými funkcemi v území je vlakové nádraží s obchodním centrem (BahnhofCity), vzdělávací kampus (Bildungscampus) a park o rozloze 7 ha (Helmut-Zilk Park). Ze snahy o umístění vídeňského muzea (Wien Museum) nakonec sešlo.

Mezi prvními obyvateli Sonnwendviertel byla dva roky po nastěhování provedena studie spokojenosti s bydlením. Ukázalo se, že ve srovnání s celoměstskými statistikami je Sonnwendviertel výrazně mladším územím (15 % obyvatel nad 45 let oproti 43 %

⁶² Reálná data ke konkrétním projektům-domům a stavebním blokům jsou shrnuta v Příloze 10. 5.

celoměstsky). Mezi obyvateli panuje vysoká míra spokojenosti s vlastním bydlením (88 %), se čtvrtovou základní vybaveností (85 %) i s okolím domu a jeho polohou (77–79 %). Naopak více než 58 % obyvatel si přeje navázat intenzivnější kontakty v rámci sousedství (Stadt Wien – Wohnservice Wien, 2016).

Bydlení

Dle dohledatelných údajů překročí počet bytových jednotek v celém území 6.000, přičemž 30 % bytů se nachází v Quartier Belveder a zbylých 70 % v části Sonnwendviertel. Kromě toho se v území nachází téměř 3.100 hotelových jednotek (hotelových pokojů a apartmánů), z toho převážná většina (88 %) v části Quartier Belvedere. Řada rezidenčních projektů se profiluje jako inovativní koncepty různého druhu. Např. projekt komerčního vlastnického bydlení Parkapartments Am Belvedere byl v roce svého dokončení (2019) díky technologickému vybavení bytů největším projektem smart-home v Evropě. V části Leben am Helmut-Zilk-Park se nachází řada sociálně inovativních konceptů – co-housing, hybridní prostory pro bydlení i práci, integrace nízkoprahových bytů či bytů pro uprchlíky, bydlení kombinované se specifickými službami pro výtvarníky nebo hudebníky. Tato situace je výsledkem soutěžního procesu, v jehož rámci přicházely s vlastními koncepty bydlení různé soukromé skupinové iniciativy.

Bydlení lze dále kategorizovat podle charakteristik, relevantních právě pro Vídeň.

a/ dle typu vlastnictví – V Rakousku jsou dlouhodobě etablovány struktury veřejného a soukromého financování bydlení. V rámci vlastní statistiky jsem rozlišovala vlastnické vztahy jednak podle údajů, poskytovaných městem a developery, jednak podle toho, jakým způsobem se propisují (či teoreticky mohou propisovat) do způsobu užívání území. V oblasti hlavního nádraží jsem tak vymezila (1) byty nájemní (58 %), zpravidla pronájemné developerem-investorem, jímž ovšem může být i veřejně prospěšná organizace (gemeinnützige Wohn – nebo Baugemeinschaft). (2) Bydlení družstevní (5 %), zahrnující zpravidla komunitní bydlení (Baugruppe), dále (3) nájemní přechodné bydlení (10 %), zahrnující např. studentské byty či byty se zdravotní a pečovatelskou službou. Zbytek fondu tvoří (4) byty v osobním vlastnictví (27 %). Specifickým je složení bytového fondu ve čtvrti Belvedere Quartier, kde se nachází výhradně byty nájemní a byty v osobním vlastnictví, a to v poměru 1:1.

Srovnání s jinými částmi Vídně je v těchto parametrech poměrně komplikované: vymezené kategorie jsou částečně pohyblivé např. tím, že řada bytů byla stavěna jako nájemní s možností odkupu a podíl nájemního bydlení se tak může časem snižovat. První kategorii nájemního bydlení navíc některé rakouské statistiky dále dělí na soukromé a obecní pronájmy, přičemž do ní zahrnují také kategorii družstevního bydlení. Statistika z let 2018-2021 uvádí, že průměrný podíl vlastnického bydlení u nově stavěných bytů byl v tomto období 39 % (Plank a kol, 2022, s. 30).

b/ dle finančního zapojení města – Doba přípravy bytové výstavby v území spadá do období, kdy byla ve Vídni zrušena přímá výstavba městského bydlení. Městem podporovaná výstavba (geförderte Wohnbau) v území tedy vznikala pomocí zapojení městských fondů pro bytovou výstavbu a městskou obnovu – wohnfonds wien (WfW) –

jež mají své procedury, pomocí nichž dochází k podpoře bytové výstavby za předem definovaných podmínek. Pro území Hlavního nádraží postupně proběhly tři soutěže stavebníků (Bauträgerwettbewerbe) pro větší územní celky, jedna soutěž pro Baugruppe (Grundstücksbeirat – Baugruppenverfahren) a dvě iniciativy podpory bydlení (Wohnbauinitiative). Byty, jež takovýmto způsobem vznikly, mohou být jak nájemní, tak družstevní či v osobním vlastnictví. V rámci programů městem podporovaného bydlení tak vzniklo cca 2.500 bytových jednotek, jež tvoří 41 % celé bytové výstavby v území. Zastoupení podporovaného bydlení je však v rámci jednotlivých částí velmi nerovnoměrné. Ve čtvrti Belvedere Quartier tvoří podporované bydlení pouhá 4 %, přičemž na sever od nádraží se nenachází žádné městem podporované jednotky. Oproti tomu ve čtvrti Sonnwendviertel tvoří nějaká forma městem podporovaného bydlení polovinu bytového fondu. Oproti celoměstským datům se jedná o spíše nadprůměrný podíl: mezi lety 2018 a 2021 se podíl bytových jednotek, stavěných tzv. nevýdělečnými stavebníky pohyboval mezi 28 % a 43 % (Plank a kol, 2022, s. 36)

c/ dle kontroly města nad výsledkem – Nad rámec přímé finanční podpory, jež bývá poskytnuta výměnou za konkrétní definované parametry projektu, má město možnost udržet určitou míru kontroly i nad projekty, do nichž přímo finančně nevstupuje. To se děje především prodejem jednotlivých pozemků pomocí soutěží, v nichž hrají roli i jiná kritéria než výše cenové nabídky, např. design fasády (parkovací domy podél kolejí), podmínka vypsání architektonické soutěže s určitými parametry, soutěžení konkrétních záměrů (např. definice Quartierhaus) apod. Určitou – ač značně různou – míru kontroly si tak město ponechalo nad většinou projektů; např. v případě bytové výstavby v rámci Sonnwendviertel bylo nějakou formou soutěženo 27 z 37 bytových domů (jednalo se o 71 % bytových jednotek). Ostatní pozemky byly prodány za nejvyšší nabídkovou cenu; tato kombinace cenových a hodnotových kritérií vznikla jako odpověď na poptávku po kvalitním bydlení a potřebu vygenerovat prodejem pozemků prostředky, potřebné na výstavbu městské a dopravní infrastruktury. V části Leben am Helmut-Zilk-Park je nicméně v tomto ohledu situace specifická. Soutěženo bylo 15 z 25 bytových domů, zpravidla se však jednalo o menší projekty: bytové jednotky soutěžených domů tvoří jen třetinu z celkového počtu zdejších bytů.

Kanceláře

Z celkových, k roku 2020 realizovaný 400.000 m² kancelářských ploch, se převážná většina (90 %) komerčních a kancelářských prostor se nachází ve čtvrti Belvedere Quartier, která je prezentována jako „state of the art office park“ (*Quartier Belvedere*, 2023). Jako taková přitahuje národní a mezinárodní firmy z oblasti finančnictví i dalších sektorů; své sídlo zde našli mj. Erste, Bawag, L'Oréal, Nestlé, Nespresso, Ferring, Procter & Gamble, Western Union nebo TPA (daňové poradenství a účetnictví). Kanceláře nejvyššího standardu doplňují dočasné a co-workingové prostory (Spaces, Regus) vhodné také pro menší firmy či start-upy v oblasti kreativního průmyslu.

Nejvíce zaměstnanců v území koncentruje kampus společnosti Erste (4.000 lidí). Erste je zásadním hráčem v území, který ve čtvrti Quartier Belvedere vlastní řadu pozemků a na tom nejlukrativnějším na rohu Gürtelu a Arsenalstraße si postavil vlastní kampus. Svou centrálu pro bezmála 1.700 zaměstnanců zde mají také samotné Rakouské

spolkové dráhy. Většina zaměstnanců vedení ÖBB nicméně dále zůstává v jiných objektech, nacházejících se různě po městě (např. i na Nordbahnhof). ÖBB původně zvažovaly umístění své centrály u hlavního vstupu do nádraží na Gürtelu, nakonec se spokojily s budovou u zadního vstupu. Prestižní pozemek u hlavního vstupu, propojení přímo s odjezdovou halou, nakonec vysoutěžila developerská společnost Signa, další silný hráč v území, a realizovala na něm kancelářský projekt The Icon Vienna s projektem o kapacitě 81.500 m² kancelářských ploch pro bezmála 5.000 zaměstnanců (*The Icon Vienna*, nedatováno).

Kancelářské prostory, jež vznikly ve čtvrti Sonnwendviertel, jsou často lokalizovány v přízemí bytových domů a slouží tedy spíše jako kontaktní místa (úřední místa, ordinace apod.), případně se jedná o inovativní koncepty, jakousi niku v nabídce kancelářských prostor (dům architektů, umělecké ateliery, flexibilní prostory využitelné pro bydlení a/nebo práci, mikro-kanceláře...).

Vybavenost a služby

V území se nachází vybavenost pro všední den: obchody, školy, sociální a zdravotní služby, místa pro sport i pro kulturu. Nějaká forma občanské vybavenosti se nachází napříč celým územím, téměř ve všech blocích a ve většině domů. Umístění vybavenosti v parteru bylo závislé mj. na konkrétním procesu zhodnocení pozemku (Verwertungsverfahren). Konkrétně ve čtvrti Sonnwendviertel byla většina bytových domů postavena na základě některé z forem soutěží, v jejichž rámci je zpravidla jedním z kritérií výběru také způsob využití parteru. I ve čtvrti LaHWP, kde byla nízká koncentrace povinných funkcí v parteru, pracovali plánovači se dvěma dalšími předpoklady: s rozložením těchto často zajímavých funkcí – magnetů – napříč územím tak, aby jako celek získalo na atraktivitě, a aktivace komerčních subjektů, aby o své iniciativě nabízeli další komerční či veřejně dostupné funkce v parteru svých budov

Nejvýznamnějším školským zařízením je vzdělávací kampus (Bildungscampus) který sdružuje několik vzdělávacích stupňů se společným vybavením. Jedná se o inovativní pedagogický i prostorový koncept, jenž Vídeň rozvíjí v rámci svého modelu vzdělávacích kampusů. V území se kromě základní školy nachází sedm mateřských škol, převážně soukromých a škol uměleckých – taneční škola a dvě hudební školy. Otevření dalšího vzdělávacího kampus, tedy opět sdružení škol několika stupňů vzdělávání (mateřské školy, základní školy, profesní příprava, hudební škola), je plánováno na rok 2023 v nedalekém, k transformaci připravovaném území Neues Landgut, Pro studenty vysokoškolské území nabízí řadu ubytovacích možností – čtyři objekty kolejí nebo tzv. apartmánů.

Z pohledu sportu a rekreace se v území nachází tělocvična, lezecká stěna, wellness se saunou a několik multifunkčních vnitřních sálů, využitelných i pro sport. Další četná vnitřní sportoviště (fitness, bazény), jsou sdílěna uživateli konkrétního domu a nejsou určena pro veřejnost. Jejich případné zpřístupnění by bylo závislé jak na režimových opatřeních, tak na stavebních úpravách (zpravidla chybí zázemí). Nejvýznamnější rekreační plochou v území je bezpochyby Helmut-Zilk-Park, který v sobě integruje několik specificky využívaných míst: dětská hřiště i venkovní fitness, cvičiště pro psy a komunitní zahradu Sonnwendgarten. V území se nacházejí malá dětská hřiště ve

vnitroblocích, z nichž některá jsou veřejně přístupná, jiná ne. Plochy pro intenzivnější sportování mládeže jsou v dlouhodobém výhledu plánovány do bloku mezi Südbahnhofbrücke a Gudrunstraße. V nejbližším okolí, ovšem mimo řešené území, se dále nachází několik větších sportovišť – Sportzentrum Gudrun, Tenniszentrum Arsenal, Tenniszentrum Faradaygasse, Familienbad Gudrunstraße, Familienbad Schweizergarten nebo Amalienbad (Reumannplatz) (*Stadtplan Wien*, nedatováno).

Na prominentní parcele na rohu Gürtel a Arsenalstraße se nachází kampus společnosti Erste. Ta věnovala tři podlaží o celkové ploše 1.500 m² interaktivní vzdělávací expozici, funkci financí a bankovního sektoru (Financial Life Park – FLiP). V území se dále nachází některá komunitní zařízení pro kulturu; jde o vybavení, které cílí na aktivní tvorbu kultury spíše než na její konzumaci a lákání návštěvníků a zpravidla vzniklo z iniciativy konkrétních stavebníků. Jde o čtyři víceúčelové sály, mediální dílnu, mediatéku, hudební zkušebny a komunitní knihovnu. Projekt Gleis 21 se nicméně profiluje jako místo setkání a kulturní destinace atraktivní v rámci celé Vídně.

Novým centrem zdravotních a sociálních služeb bude objekt Cape 10, jenž bude sdružovat denní centrum pro ženy bez domova, nízkoprahovou ambulanci, centrum zdraví a kompetencí pro děti a Digital Health Cluster jakožto informační centrum v otázkách zdraví. Dva další objekty nabízejí ubytování s pečovatelskou službou, bydlení speciálně vybavené pro lidi se sluchovým a zrakovým postižením a pro seniory. V území se dále nachází volnočasové centrum pro mládež s tělocvičnou a dílnou a místní pobočka magistrátního odboru pro pomoc dětem a mladistvým. Napříč územím se nachází několik ordinací praktických lékařů a specialistů (ortopedie, neurologie, psychiatrie, dermatologie, pediatrie, radiodiagnostika). Zástupci městské části nicméně řeší současný nedostatek lékařů, zejména praktiků a pediatrů. Od zprovoznění nádraží v jeho prostorech působí jednotka „sam“ – mobilní sociální služba (Mobile Soziale Arbeit). Desítky sociálních pracovníků zde usiluje o dosažení sociálně snesitelného módu spolufungování různých skupin: na jedné straně nediskriminovat potřebné, naopak vytvořit vhodné podmínky pro jejich integraci do systému zdravotní a sociální pomoci; na straně druhé zajistit běžným obyvatelům ve veřejném prostoru pocit bezpečí (Stadt Wien – Suchthilfe Wien, nedatováno).

Největší příležitost k nakupování nabízí přímo Hlavní nádraží – obchodní centrum BahnhofCity se řadí k největším obchodním centrům v Rakousku, na 20.000 m² se zde nachází téměř 90 obchodů. Jedná se zpravidla o obchody, které se v novém území jinde nevyskytují: drogerie, knihkupectví, textil, obuv, sportovní vybavení či rychlé občerstvení, a typicky se jedná o pobočky obchodních řetězců. Obchodní a gastro plochy jsou orientovány do pasáže, výjimečně s přímými vstupy z obou přednádražních prostorů. ÖBB přizvaly ke tvorbě BahnhofCity společnost ECE, s níž si vyzkoušely spolupráci již o několik let dříve na projektu přestavby vídeňského Westbahnhof. Byla zde sanována, modernizována a doplněna o obchody a služby stávající budova nádraží z 50. a 60. let.

V území se nachází několik supermarketů s potravinami a řada obchodů v parteru obytných i kancelářských domů, od pekařství a květinářství až po módní doplňky či designový nábytek. Také nabídka gastronomických provozů je poměrně bohatá a

v širokém spektru – od nabídky fast-foodových řetězců, přes malá rodinná bistra a kantýny až po luxusní restaurace. V lokalitě LaHZP byl návrh využití parteru součástí nabídkového řízení projektů Baugruppe a Quartiershaus, a jedním z významných kritérií pro výběr projektů. Přízemí byla stavěna s výškou 4 m včetně parkovacích domů tak, aby bylo využití parteru flexibilní.

Mezi další služby lze počítat stanoviště čtvrtového managementu mobility – Mobility Point se službou pro motoristy, policejní stanici, sběrný dvůr a základnu pro údržbu městské zeleně. Na samé hranici mezi Sonnwendviertel a původním Favoriten se dlouhá léta nacházela pobočka čtvrtového managementu (Gebietsbetreuung Stadterneuerung – GB*), po reorganizaci byla však přesunuta dále do Favoriten. Řada dalších služeb je soustředěna v budově nádraží (půjčovna, prodejna a opravna kol Die RadStation, půjčovna aut, pošta, kanceláře různých dopravců, tiskové služby), další služby jsou potom rozptýleny v rámci zástavby – od kadeřnictví přes právní poradenství, pobočky bank či architektonické kanceláře až po skladovacích prostory.

Hustší a různorodější síť obchodů a služeb se nicméně nachází v okolním Favoriten, kde jsou obchodní plochy soustředěny zejména do obchodního centra Columbus Center a v parterech domů podél pěší třídy Favoritenstraße. Jak potvrdila v rozhovoru architektka čtvrtového managementu (GB*) Gudrun Peller (2016), lokálním centrem Favoriten, a to i pro obyvatele nové zástavby, je stále Keplerplatz se svými obchody, službami a veřejnou dopravou. Další lokální centrum vybavenosti se také tvoří na jižním konci území podél Gudrunstraße (základní škola, supermarkety, zastávka veřejné dopravy).

K oživení obchodního parteru a nastavení dobrého prostředí pro obchodníky, ale také zákazníky, směřují aktivity Vídeňské hospodářské komory (WKW – Wirtschaftskammer Wien). Jimi iniciovaná Urbánní ofenziva pro okolí Hlavního nádraží (Urbanitätsoffensive Hauptbahnhof Umfeld) byla pozvánkou pro všechny aktivní subjekty v okolí, a kromě samotných obchodníků (např. sdružení obchodníků, Einkaufstraßeverein Favoritenstraße) cílila také na zlepšování image místa, posilování kulturní identity nebo urbanistické zásahy do veřejného prostoru (Wirtschaftskammer Wien, 2013; Weitschacher, 2016).

Terčem kritiky stran vybavenosti se stala absence kulturních institucí a umění ve veřejném prostoru obecně (Huber, 2018). Právě umělecko-kulturní rozměr byl přítom na začátku jednou z důležitých součástí strategie. Belvedere Quartier měla být jakousi odnoží již etablované kulturní osy (Kulturachse, Kulturmeile), jež se rozprostírá od městského centra směrem k nádraží a zahrnuje muzeum v zámku Belvedere a zámecké barokní zahrady, galerii současného umění (Belvedere 21), a v areálu Arsenalu sídlící Heeresgeschichtliches Museum. Město váhalo s přesunem vídeňského muzea (Wien Museum) na pozemky Erste dlouhé roky, než se rozhodlo ho ponechat ve stávající lokalitě. Nepodařilo se prosadit ani náhradní možnosti kulturních institucí: Kunsthalle, multifunkční sál, muzikálové divadlo; až Erste přišla s konceptem muzea finančního světa.

Dle průzkumů jsou obyvatelé s nabídkou základních služeb a vybavenosti spokojeni. Z pohledu řady konkrétních bodů zanesených do městské mapy veřejných služeb

(*Stadtplan Wien*, nedatováno) se nicméně čtvrt' kolem hlavního nádraží zdá být, ve srovnání se svým okolím, bílým místem: nejsou zde např. žádné zubní ordinace, kina, divadla, knihovny, nejsou zde poštovní schránky, nenachází se zde ani umění ve veřejném prostoru – výjimku tvoří fragmenty původních uměleckých děl, nové instalace v rámci spojovacích dopravních prostor a plastiky v rámci campusu Erste. Také nový most a lávka, kteréžto stavby jsou prezentovány jako „funkční umělecké skulptury“ (Bönsch, 2015). Běžná vybavenost kulturního života (divadla, kina, galerie, knihovny) až nápadně absentuje. Je to v ostrém kontrastu s původním záměrem vytvořit z hlavního nádraží také kulturní destinaci, a značně souvisí s neúspěchem snah umístit v území nové vídeňské muzeum.

7. 3. 4. Architektura a urbanismus

Historické objekty a demolice

Nejvýznamnějším objektem v území byla výpravní budova Ost- a Südbahnhof, uvedená do provozu roku 1956, plně dokončená v roce 1961. Velkorysá odjezdová hala o rozměrech 93 x 42 m a výšce 17 m byla obložena Winzendorferským mramorem a řadou meziúrovní, propojených eskalátory a schodišti se vyrovnávala s výškovými rozdíly mezi jednotlivými nástupišti a uliční úrovní. Výpravní budova byla uzavřena na konci roku 2009 a v první polovině roku 2010 došlo k její kompletní demolici. Zachována byla pouze izolovaná umělecká díla: socha lva sv. Marka (Markuslöwe), původně umístěná na střeše někdejší historické budovy Südbahnhof, jež posléze sloužila jako oblíbené místo setkání v odjezdové hale nádraží Südbahnhof, stojí nyní u vstupu do odbavovací haly Hlavního nádraží. Další umělecké dílo – videoinstalace „Einen Augenblick Zeit“ sestávající ze dvou ocelových polokoulí s vestavěnými obrazovkami, promítajícími oční zornice; je uložena v muzeu ZKM Karlsruhe (Bönsch, 2012).

Z provozních a technických budov se nezachovalo téměř nic: zbořeny byly objekty podél Gürtelu i Arsenalstraße (policejní stanice, poštovní přepážky, firemní kantýna a kanceláře ÖBB, parkovací dům, zázemí autobusového nádraží, benzínová pumpa a auto myčka, technické zázemí trati Ostbahn, rozsáhlá centrála pošty, fragmenty historické železniční spojky Steudelgraben i většina budov v areálu opravárenských dílen (dnešní Neues Landgut). O zachování a rekonstrukci bylo zprvu uvažováno v případě historické budovy stavědla (Stellwerk 11), jež se nacházela poblíž přejezdu přes Laxenburgerstraße. Ani tento objekt však zachován nebyl. V území dnešního Neues Landgut byly nakonec zachovány dvě historické průmyslové haly (Gösserhalle, Inventarhalle), které budou včleněny do nově připravované zástavby tohoto území.

Výšková zástavba v území

Zpracování urbanistického plánu pro hlavní nádraží podléhalo koncepci výškové zástavby (Hochhäuser in Wien) z roku 2002, podle něhož bylo v rámci Vídně vymezeno jen několik oblastí pro výškové stavby: oblastí dobře napojených na veřejnou dopravu a nacházejících se mimo chráněné zóny přírodní i historické. I v rámci takto vymezených území nicméně platila omezení pro určené pohledové osy a vizuální vztahy, do nichž výškové stavby nesměly zasahovat. Hlavní nádraží bylo součástí poměrně rozsáhlé oblasti s povolenou výstavbou výškových budov, jíž definovaly vídeňské rozvojové

plány: Bahnhof Wien-Arsenal-Aspangbahnhof-NeuErdberg-Simmering. Návrh nesměl být v kolizi s hlavními pohledovými osami Belvedere a Elisabethenkirche, na další orientační body a pohledové hrany byl prověřován již hotový návrh také v rámci procesu UVP (EIA, 2007) a to také vzhledem k blízkosti památkové zóny UNESCO, vyhlášené roku 2001 (Stimmer a Pirhofer, 2007, s. 113).⁶³

Právě výška nových budov byla velmi citlivým tématem, diskutovaným v rámci veřejných konzultací. Do debaty byli přizváni také zástupci ICOMOS a UNESCO (Schwab, 2015, Hrcir, 2018). Debata byla ovlivněna předchozími realizacemi výškových staveb, které vznikly před schválením koncepce Hochhäuser in Wien. Řada z nich, např. Wienerberg City, Handelskai-Millennium Tower, Floridsdorf nebo Wien Mitte, vyrostla do výšky relativně živelně, bez ohledu na panorama města či chráněné pohledy.

Urbanistický návrh prošel z hlediska výškových dominant poměrně razantním, a přitom nenápadným vývojem. Soutěžní projekty z roku 2004 navrhovaly v území objekty do maximální výšky 50 m (Hotz + Hoffman), resp. čtyři věže nad 60 m (Wimmer) (Klotz, 2005). Dnešní regulace, upravená na základě jednotlivých architektonických soutěží, umožňuje výstavbu třinácti věží vyšších než 60 m a řady nižších věží kolem 50 m výšky. Maximální výška byla ve všech případech stanovena na 100 m. Lze už tak těžko hovořit o konceptu jednotlivých výškových akcentů, doprovázejících hlavní vstup do nádraží nebo významná nároží. Shluk výškových staveb nyní lemují ze severu i z jihu nádraží v celé délce nástupišť. Při zachování původních navrhovaných kapacit a výrazném zvýšení zástavby je tak zřejmé, že se nutně musel proměnit její charakter: namísto (polo)uzavřených bloků nastoupily různé formace solitérních (výškových) objektů. Tato změna se týká zejména části Belvedere Quartier na sever od nádraží.

Další parametry zástavby

Quartier Belvedere – v lokalitě Quartier Belvedere se nacházejí vůbec nejrozsáhlejší bloky (25.000 m²). Sestávají zpravidla z několika členitých hmot se společnou podnoží či parterem. Lze hovořit o dvou základních výškových hladinách: 6-11 NP a 17-24 NP. Ve vyšší výškové hladině nejde o jednotlivé akcenty; věží nad 17 NP je v území celkem 22. Koeficient podlažních ploch (KPP) se pohybuje mezi extrémy 4 a 16 přičemž většina bloků má střední hodnotu 5-7.

Sonnwendviertel západní část – Průměrná rozloha bloků je 12.500 m², jsou děleny na 1-4 parcely, přičemž dlouhé fasády v rámci málo členěných bloků jsou zpravidla děleny alespoň opticky do více fasádních úseků. Podlažnost se pohybuje v rozmezí 6-10 NP, s výjimečně nižšími segmenty (3-5 NP) či drobnými výškovými akcenty (11, 12 NP), obecně vyšší části bloků směřují do parku. Průměrný KPP v blocích s obytnou zástavbou je 3,8. Výjimku z hlediska struktury představuje blok vzdělávacího kampusu. Jedná se o solitérní členitý objekt o výšce 1-4 NP, po obvodu pozemku se nachází herní a sportovní prvky, areál je od ulice oddělen průhledným oplocením. V navazující starší části Favoriten jsou bloky zpravidla menší (6.200 – 9.100 m²), členěné na více parcel (zpravidla 4-16) a celkově nižší (4-7 NP, místy s nižšími objekty). Jedinými výškovými

⁶³ od roku 2017 je nicméně právě kvůli výstavbě výškových staveb v blízkosti historického jádra Vídeň na seznamu ohrožených měst) (UNESCO, 2017).

dominantami v blízkém okolí je kostel sv. Jana Evangelisty (St. Johann Evangelist) na Keplerplatz a obytný věžák na rohu Landgutgaße a Sonnwendgaße (12 NP).

Sonnwendviertel východní část (LaHZP) - průměrná rozloha bloků v této části města je 5.500 m², tedy menší než i v těch strukturálně nejdrobnějších částech sousedního Favoriten, potažmo i v jiných částech nové zástavby. Údaje o KPP nejsou zatím k dispozici; z reakcí aktérů veřejné správy a architektů lze vyčíst tlak na vysokou hustotu, která zajistí živost a městskost veřejných prostranství v komplikované situaci malého území ve stínu dráhy (Temel, [2019]). Základní výšková hladina v území je 5-8 NP, na určitých místech jsou výškové akcenty o 10-11 NP – jde o bloky na začátku a na konci území a při nástupu na lávku Arsenalsteg (Kurt-Heller-Steg). Bloky samotné jsou koncipovány na stejném principu, na němž stojí revitalizace gründerských bloků: větší výška tam, kde jsou příhodné světelné podmínky, nižší trakty v méně vhodných podmínkách.

Architektonické návrhy

Společným znakem většiny staveb v území je ambiciózní architektura. Platí to zejména pro čtvrť Belvedere Quartier, v níž byly na jednotlivé stavby vypsány architektonické soutěže, ale také pro městem podporovanou bytovou výstavbu v části Sonnwendviertel, v níž byl architektonický návrh součástí kritérií pro výběr stavebníka. Zvláštní váhu měl potom architektonický návrh v rámci rozhodování o výběru stavebníka tzv. Quartiershäuser. Velké mezinárodní architektonické soutěže uspořádalo město na návrhy vzdělávacího kampusu a parku, a společnost Erste na návrh vlastního sídla.



Obr. 45: Pohled na novou čtvrť při Hlavním nádraží. Zdroj: *Stadtentwicklung Wien a MA18, Rosenberger, 2014*



Obr. 46: Katastrální mapa – aktuální parcelace. Zdroj: Stadt Wien 5, nedatováno.

Architektonicky významnou stavbou je samotná budova nádraží, resp. její zastřešení, kterému – jakožto prestižnímu projektu – byla věnována zvláštní pozornost.

Hlavní nádraží – z pohledu architektury nejvíce zaujme nápadné zastřešení nástupišť. Toto zastřešení je patrné jak zvenku (příjezd po Gürtelu), tak vnitřním prosklenou stěnou, která vizuálně propojuje odjezdovou halu a nástupiště v horní úrovni. Vídeňské hlavní nádraží má výjimku mezi rakouskými nádražími, jež se jinak řídí jednotným standardem užitých materiálů a řešení. V interiéru se tak nachází obklady z břidlice a mramoru, obvyklé hliníkové kompozity také získaly elegantnější povrchovou úpravu, stropní průsvitné panely přivádějí do hlavní pasáže světlo a opticky tak propojují všechny tři druhy dopravy (Leeb, 2015). Řešení pro vnitřní prostor nádraží a oba předprostory chtěli ÖBB a město původně nalézt pomocí další architektonické soutěže, po jejím zrušení se návrhu ujali architekti Hlavního nádraží, tedy Albert Wimmer, Theo Hotz a Ernst Hoffmann se svými týmy.

Helmut-Zilk-Park – návrh 7ha parku vzešel z mezinárodní architektonické soutěže z roku 2009, v níž zvítězilo curyšské studio Hager Partner AG. Park byl zprovozňován postupně ve třech etapách.

Bildungscampus – na návrh vzdělávacího kampusu vypsalo město roku 2010 dvoukolovou mezinárodní soutěž, kdy v prvním kole porota vybírala z více než stovky

návrhů. U vítězné studie od architektonického studia PPAG porota ocenila inovativní prostorový koncept, který podporuje synergie mezi jednotlivými stupni vzdělávání a kombinuje flexibilní prostory pro vzdělávání a trávení volného času (Stadt Wien 10, nedatováno).

Erste kampus – na návrh vlastního sídla vypsal společnost Erste roku 2007 mezinárodní soutěž. Mezi více než 200 návrhy zvítězil projekt studia Hencke und Schreieck. Organické tvary dávají vzniknout venkovním pláckům, napříč blokem je možnost průchodu. Součástí administrativní budovy je přízemní „futuristická“ pobočka Erste, dvoupodlažní konferenční sál, interaktivní výstava o penězích a finančnictví („Financial Life Center“ - FLiP), restaurace a školka.

Další architektonicky zajímavé komerční projekty zahrnují komplex Parkapartments am Belvedere podle návrhu architekta Renzo Piana (developer Signa), jenž se nachází v trojúhelníkovém bloku mezi Arsenalstraße a tělesem dráhy v rámci čtvrti Belvedere Quartier (dokončeno 2019) a s ním na severu sousedící projekt BEL & MAIN Residences od architektů Delugan Meissl (dokončení na počátku roku 2021, taktéž Signa).

Mezi autory návrhů dostupného bydlení patří mj. PPAG (Quartierhaus Open Up!), Baumschlager Eberle (Generation:wohnen) nebo einszueins (Gleis 21). Ambiciózní architektura městem podporovaného bydlení si vysloužila také kritiku: architektura se svými mosty a konzolami se tváří, jako že není levná, přičemž dobré tradiční zásady sociálního bydlení 20. století, tedy světlo a vzduch, byly upozaděny ve prospěch většího množství bytů (Seiß, 2015).

7. 3. 5. Umění ve veřejném prostoru

V území, které mělo být rozšířením vídeňské „kulturní míle“, se od začátku angažuje městská nadace KÖR – Kunst im öffentlichen Raum (Umění ve veřejném prostoru). Ta stála u zrodu několika uměleckých soutěží a přehlídek a řady realizací. Podílela se mimo jiné na nové podobě Südtirolerplatz.

Několik uměleckých děl je vázáno přímo k dopravní infrastruktuře. V roce 2012 vypsal KÖR ve spolupráci s ÖBB a Wiener Lieien soutěže na umělecké ztvárnění spojovacích chodeb mezi stanicí metra a budoucím hlavním nádražím. Vítěz soutěže, Franz Graf, realizoval abstrahované obrazy sekvence svých snů technikou tisku na skleněných panelech. K pátému výročí otevření nádraží vyhlásili KÖR a ÖBB soutěž na umělecké ztvárnění průjezdu pod kolejištěm Gertrude-Fröhlich-Straße. Plastika Petera Sandbichlera s názvem „12 Töne“ je tvořena keramickými panely ve dvanácti odstínech a odkazuje na Schönbergovu dodekafonii (PWB – Projektleitung Wien Bahnareale, 2016). Dále byla vytvořena kopie mozaiky Rudolfa Hausnera s názvem „Wien-Panorama mit Verkehrslinien“ z roku 1959, a umístěna na podzemním nástupišti tramvaje č. 18. Originál mozaiky se stále nachází na svém původním místě – na stěně oddělující nástupiště tramvaje 18 ve stanici Hauptbahnhof od přilehlého automobilového tunelu – v této poloze je nicméně veřejnosti nepřístupný (Stadt Wien 7, nedatováno).

KÖR stála také za dočasnou přehlídkou umění ve veřejném prostoru, Fokus Favoriten, která se konala na přelomu let 2019–2020. Na několika stanovištích podél

Favoritenstraße se konaly dlouhodobé expozice, krátkodobé instalace i happeningy, kterými domácí i zahraniční umělci vstoupili do dialogu s místními a reagovali na změny, ke kterým došlo v někdejším dělnickém předměstí Favoriten v souvislosti s výstavbou nového hlavního nádraží. Návštěvníci tak zažili např. zvukovou instalaci – tvorbu vídeňského soundtracku (Julia Bünnagel), pouliční lampy, jež měnily barvu světla, pokud se v jejich dosahu lidé objali (Alicia Framis) nebo „House of Transition“ – instalaci ocelového domu, zkoumajícího procesy produkce a destrukce, oba pro Favoriten tak příznačné (Atelier Van Lieshout) (KÖR – Kunst im öffentlichen Raum Wien, nedatováno).

Do produkce současného umění se zapojili také představitelé Erste, když v roce 2015 uspořádali přímo ve svém kampusu uměleckou přehlídku „Kunst am Bau“ (umění součástí staveb) s názvem Der Canaletto Blick. Bylo osloveno deset umělkyně a umělců ze střední, východní a jihovýchodní Evropy, aby nově definovali umění jako součást architektury ve vztahu k novému sídlu Erste Bank, k místu jako takovému i cílům umělecké nadace Erste. Campus Erste tak byl vybaven novou, na míru šitou uměleckou sbírkou, zahrnující mj. barevnost fasád protějšších domů na škále eurobankovek (Marcus Geiger – 2014–2016), videoinstalace „neviditelných žen Erste Campusu“ – zaměstnankyň v servisním zázemí, umožňující celodenní chod budovy (Sanja Iveković – 2016) nebo plastiky – zdeformované fragmenty „ruin“ sloupů, upomínajících na možné budoucí scénáře vývoje, v prostoru hlavního vchodu (Roman Ondak – 2015). Umělecká sbírka vyšla i mimo kampus: řada domů, sousedící přes Wiedner Gürtel s kampusem Erste, získala nové fasádní barvy v odstínech eurobankovek (Marcus Geiger – 2015) (Rhomberg a Bal-Blanc, 2017).

Absence hodnotných a trvalých uměleckých děl ve veřejném prostoru je nicméně dlouhodobě terčem kritiky. Plastika Iva Markuslöwe, která byla součástí původního nádraží, je už podruhé přestěhovaná na novou lokaci; jako umělecká díla jsou také prezentovány některé architektonické návrhy, např. „diamantové“ zastřešení nástupišť (architekti Hotz, Hoffmann, Wimmer), most (Arsenalbrücke) a lávka (Arsenalsteg – Kurt-Heller-Steg) přes kolejiště (oba jsou díly architekta Alberta Wimmera). Andreas Schwab v rozhovoru z roku 2015 prozradil, že se management nádraží chce zaměřit na kulturu a umění, které v místě chybí: hledají investory, kteří podpoří množství malých akcí a pomohou zvýšit hodnotu veřejných prostranství pomocí uměleckých instalací, do akce by rádi zapojili veřejné knihovny (Landa a Morávková, 2015). Výsledky doposud nebyly prezentované.

7. 3. 6. Doprava automobilová a cyklistická

Ve Vídni je modal split tradičně rozdělen ve prospěch veřejné dopravy. V roce 2019 bylo 38 % cest vykonáno veřejnou dopravou, oproti 27 % cest vykonaných osobním automobilem. Vysoký je také podíl pěších cest (28 %) a relativně také podíl cyklojízdy (7 %). Od počátku devadesátých let 20. století se navíc daří setrvale zvyšovat podíl veřejné (29 % → 38 %) a bezmotorové dopravy (3 % → 7 %) dopravy. Tomuto rozložení sil a trendům odpovídá také tradičně vysoký podíl domácností bez aut (41 %) (Wiener Linien, 2023).

Předpokladem realizace nové výstavby byla adaptace okolní uliční sítě. Dle oficiálních údajů bylo v okolí areálu nádraží rekonstruováno celkem 5,1 km ulic (Bönsch, 2015). Velkým tématem vídeňského dopravního plánování bylo rozšiřování přilehlých úseků již tak kapacitního Gürtelu.

Úsek Landstraßer Gürtel (část Gürtelu procházející po severní hraně Schweizer Garten) slouží jako přivaděč jihovýchodní tangenty (městske dálnice A23) a jako takový měl být sběračem nejen pro zvýšenou dopravu z hlavního nádraží a okolí, ale také ze sousedních transformačních území – Neru Marx nebo Aspangbahnhof. V letech 2010–2013 byla část Landstraßer Gürtel rozšířena ze čtyř pruhů na šest a na křížení s Landstraßer Hauptstraße byla průběžná doprava svedena do 150 m dlouhého tunelu (PWB – Projektleitung Wien Bahnareale, 2020).

Wiedner Gürtel byl nejprve zasažen stavbou propojení nového nádraží a stanice metra Südtirolerplatz, vzápětí byl i dopravní režim na povrchu částečně upraven v souvislosti s novým, rozšířeným železničním mostem přes Laxenburgerstraße/Favoritenstrasse. V další etapě byl Gürtel rošířen na 60 m; Do nově uspořádaného profilu se vešlo šest pruhů plus odbočovací pro napojení budoucí čtvrti Belvedere Quartier a středový pás se stromy. Wiedenská strana byla navíc doplněna o cyklopruh a parkování, zatímco strana Favoriten o oboustrannou cyklostezku, zelený pás se stromořadím a téměř 5m chodník. Rozšíření bylo možné až na úkor někdejšího parkovacího domu pro 600 automobilů, jenž byl demolován spolu s nádražní budovou po roce 2009 (MA28, 2019).

Nutno říci, že Gürtel a jeho dlouhodobě neuspokojivý charakter, spojovaný se špínou, hlukem a negativními dopady automobilové dopravy obecně, je ve Vídni dlouholetým významným tématem a předmětem snah o zlepšení kvality veřejných prostranství – úspěšným příkladem může být od roku 2002 probíhající projekt regenerace veřejných prostranství Zielgebiet Gründerzeitviertel/Westgürtel. I v tomto případě tak byla očekávání – živěná sliby politiků – napřena k humanizaci Gürtelu a k možnosti přiblížení obou částí města, jež Gürtel opticky i fyzicky odděluje. Mnozí kritici tak výsledek, jímž je ryze technické řešení problému, považují za nevyužitou šanci a velké zklamání, neboť pozice Gürtelu jako bariéry v území se tím spíše posílila (Seiß, 2015).

Jak přiznal hlavní plánovač Christoph Hrcir (2018), prvotní úvahy o dopravě v území se ubíraly ryze pragmatickým, konzervativním směrem: k přípravě konkrétních infrastrukturních projektů, které zajistí potřebnou kapacitu navazující uliční sítě. Dbáno bylo také na to, aby byla veškerá zástavba v území v pohodlné docházkové vzdálenosti od zastávek veřejné dopravy (do 250 m). Až mnohem později, v rámci přípravy nové obytné lokality LaHYP, došlo k určité proměně paradigmatu a úvahám o tom, jak předcházet vzniku další dopravní zátěže a zlepšit kvalitu života. Na řadu potom přišly koncepce jako chytrá mobilita, sdílení, elektromobilita nebo integrace měkkých opatření.

Parkování

Vídeňské hlavní nádraží nabízí veřejné podzemní parkování pro 607 automobilů s příjezdem z jižní strany nádraží (Gerhard-Bronner-Straße). Parkování je zpoplatněno,

časově omezenou výjimku mají zákazníci obchodů nákupního centra BahnhofCity Wien Hauptbahnhof. Podzemní garáže nabízejí také 13 dobíjecích stanic pro elektromobily. Další veřejné parkování je možné v garážích na jižní straně Gerhard-Bronner-Straße (319 míst) a v objektu The Icon Vienna (350 míst). Všechny jsou ve správě městského provozovatele parkovišť, společnosti WIPARK. Dalších 726 veřejných stání nabízí Garage Quartier Belvedere Central (*Parken in Österreich*, nedatováno). Své možnosti parkování mají dále jednotlivé objekty ve vlastních podzemních garážích dle platných vídeňských norem. V rezidenčních ulicích je povoleno parkování na ulici, zpravidla jde o kombinaci podélného a příčného nebo šikmého stání. Mezi kancelářskými budovami je zpravidla povoleno jen zastavení.

Výjimkou z této relativně velkorysé parkovací politiky je čtvrť Leben-am-Helmut-Zilk-Park (LaHZP), která má vlastní koncept veřejných prostranství, který spolupůsobí s koncepcí mobility. Mezi bytovou zástavbou a kolejištěm (Maria-Lassnig-Straße) jsou postaveny dva barierové parkovací domy o celkové kapacitě 755 stání. Jedná se o hromadné garáže pro část bytové výstavby v LaHZK, která má dle plánu mobility povinnost využití nadzemních garáží. Ostatní projekty tyto garáže smí využívat, mají nicméně možnost řešit parkování na vlastním pozemku, zpravidla výstavbou podzemních garáží. Tento systém má několik výhod: umožnil velmi variabilní výstavbu v rámci relativně drobné parcelace, pro níž by byla nutnost zřízení garáží zásadní komplikací. Ve vnitroblocích domů může být zeleň na terénu, a parkovací domy tvoří hlukovou clonu pro obytnou výstavbu. Především je narušen zvyk vyjet z podzemních garáží přímo do bytu: lidé, kteří užívají veřejný prostor ho také ožívují, zajišťují sociální kontrolu a umožňují vznik aktivního parteru. V rámci společných parkovacích domů navíc funguje městem podporovaná služba MO.Point (Mobility Point), která provozuje flotilu sdílených nízkoemisních dopravních prostředků. Vzdálenost k vlastnímu automobilu, sdílenému dopravnímu prostředku i veřejné dopravě je zhruba stejná a automobil tak nemá výhodu nejsnadnější dostupnosti.

Podporu sdílené mobility v lokalitě LaHZP zajišťuje Vídeňský fond mobility (Mobilitätsfond Wien). Ten vyhlásil v roce 2020 výzvu na podporu konkrétních záměrů udržitelné mobility v části Sonnwendviertel Ost (LaHZP). Podpořeno – kofinancováno v rozmezí 30–80 % – bylo více než 30 projektů v širokém spektru, od car-sharingu přes služby v rámci veřejné dopravy po nízkoemisní city-logistiku (Stadt Wien – Mobilitätsfonds, nedatováno).

Cyklodoprava

Významnější ulice v území obsahují buď cyklopruhy, umístěné podél chodníku, nebo vyhrazené pruhy ve vozovce. Cyklistický provoz je možný i na několika stezkách se smíšeným provozem pro pěší a cyklisty či na promenádě, jež vede středem čtvrti Leben-am-Helmut-Zilk-Park (Bloch-Bauer-Promenade).

Přímo v budově nádraží funguje od roku 2016 stanice RadStation Wien Hbf jako tzv. Sozialökonomischer Betrieb (jedná se o městem podporovaný typ podnikání). Stanice nabízí 250 hlídaných a krytých parkovacích míst, opravnu, možnost zapůjčení i zakoupení kola a cyklistického vybavení. Kola je jinak možné zdarma odstavit na některém z mnoha kolostavů – ať už krytých (pod mostní konstrukcí dráhy) nebo

venkovních. Mimoto jsou v blízkosti nádraží umístěny dvě stanice sdílených kol v systému Citybike pro celkem téměř 80 kol; síť stanic pokrývá širší centrum Vídně.

Původní koncept parkování jízdních kol z dílny ÖBB však počítal s více než 1.000 krytých stání pro kola ve třech garážích poblíž vstupů do nádraží a s úplným vyloučením parkujících kol z veřejných prostranství. Tento plán, vedený snahou zamezit chaosu odstavovaných kol, se však nesetkal s pochopením vídeňských cyklistů, mimo jiné proto, že významně znesnadňoval možnosti krátkodobého odstavu (Tinsobin, 2012).

7. 3. 7. Environmentální udržitelnost

Roku 2008 byla poprvé pilotně vyzkoušena nová vídeňská směrnice pro ekologické řízení stavenišť RUMBA (Richtlinien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung). Ta se týkala především logistiky na staveništi a ušetřených emisí CO₂ za dopravu stavebního materiálu (Stadt Wien, MD-Stadtbaudirektion, 2004). Směrnici RUMBA aplikovali ÖBB a město také při výstavbě Hlavního nádraží a okolních čtvrtí. Stavebníci dotovaného bydlení měli možnost zahrnout náklady na logistiku a environmentální management na stavbě do způsobilých nákladů a navýšit tak městský příspěvek. Opatření spočívala v tom, že vytěžená zemina a další stavební materiály nebyly odváženy, ale byly dočasně skladovány na sousedních pozemcích. Výrazný podíl na skladovaných materiálech měl stávající stavební odpad; jen z demolice nádraží a výpravní budovy bylo vytríděno a připraveno k recyklaci asi 90 % materiálů. Také při recyklaci betonového odpadu byly ušetřeny emise za dopravu, došlo k němu přímo na staveništi pomocí mobilního zařízení a získaný materiál byl rovnou využit během dalších stavebních prací (Bönsch, 2011).

Další technická opatření se týkala především provozu. Nejnovější a největší z vídeňských třinácti centrál dálkového chlazení (Kühlanlage) se nachází ve Schweizergarten. Na dálku klimatizuje bezmála 400.000 m² kanceláří a obchodních ploch v blízkosti Hlavního nádraží – mj. centrálu ÖBB, BahnhofCity nebo kampus Erste (*Wiens größte Kühlanlage beim Hauptbahnhof*, 2014). Samotná budova hlavního nádraží je označována za energeticky efektivní stavbu, jenž kryje 100 % svých energetických potřeb z obnovitelných zdrojů. 13 % těchto zdrojů je generováno přímo na místě, geotermálně a fotovoltaikou. Budova také využívá městský systém dálkového chlazení (Bönsch, 2015).

Masivní těleso železnice a přítomnost nejvytíženějšího Vídeňského nádraží vedla obyvatele k obavám z nadměrného hluku. Hluková studie (stejně jako studie otřesů, stínění nebo emisí) byla součástí prověření projektu v rámci procesu posouzení vlivu na životní prostředí (UVP). K výstavbě protihlukových bariér ÖBB nicméně nemusí přistupovat tam, kde došlo nejprve k výstavbě kolejí a až posléze k zástavbě okolí např. bytovými domy – což je právě příklad Sonnwendviertel, resp. LaHWP. K odclonění hluku z železničního provozu jsou v tomto případě využívána jiná opatření, např. umístění parkovacích domů podél kolejí nebo přizpůsobení konstrukce dráhy i vagonů. V budoucnu se počítá také s většinovým vyloučením průjezdu nákladních vlaků z trasy přes Hlavní nádraží.

Projekt byl v průběhu výstavby kritizován za množství zpevněných ploch a intenzivní tepelný ostrov, který svým uspořádáním a detailním návrhem vytváří (Scherer, 2019). Jak přiznává programový manažer projektu Hlavního nádraží, Andreas Schwab (2022), v době zahájení přípravy byla diskuse o množství zpevněných ploch a tvorbě tepelných ostrovů podřízena zcela jiným otázkám – konsensus nad kvalitou veřejného prostoru se skládal z jiných prvků než dnes, po dokončení projektu.

7.3.8. Propojení uzlu a místa – bariéry a jejich překonání

Rozhodnutí o trasování železničních tratí, typu konstrukce a míře jejího propojení s jinými funkcemi měla značný dopad na charakter celého území. Nachází se v něm dlouhé opěrné zdi a k překonání bariéry kolejiště je potřeba dlouhých tunelových nebo mostních úseků.

V poměrně prominentním postavení je slepá opěrná zeď v prostoru, navazujícím bezprostředně na jižní přednádražní prostor (Bahnhofsvorplatz Süd) v úseku mezi ulicemi Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße a Karl-Popper-Straße. Potenciálně významný veřejný prostor je z větší části definovaný slepou stěnou a vjezdem do podzemních garáží. Podobně složitá situace nastala v jižní části Belvedere Quartier, kde se mezi opěrkou dráhy a opěrkou přilehlého rezidenčního komplexu (Parkapartments Am Belvedere) nachází obslužný „kaňon“ o šířce cca 2 m.

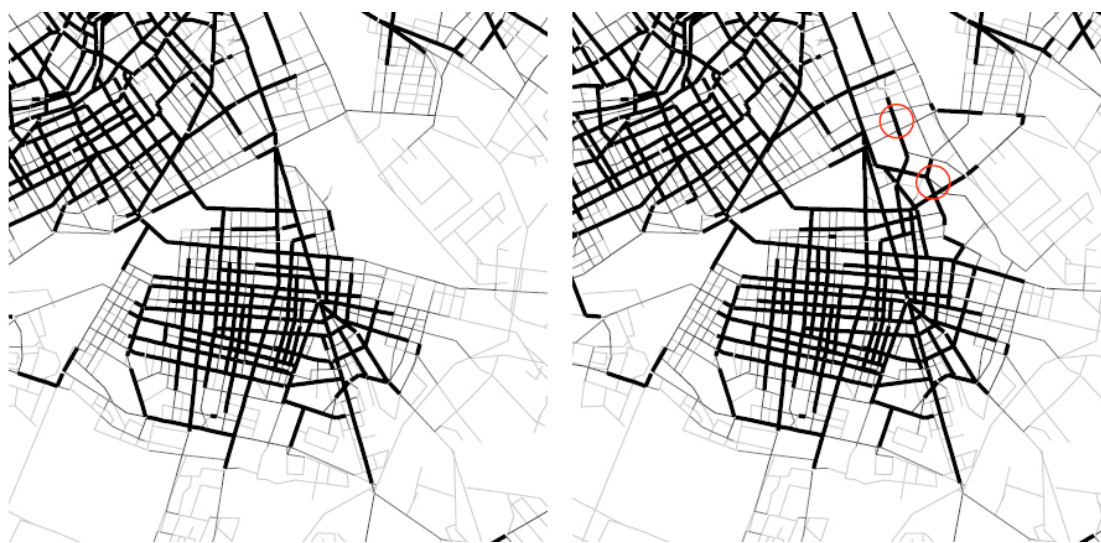
Zásadním způsobem se opěrné zdi projevují v ulicích, vedoucích napříč pod kolejištěm. V případě Karl-Popper-Straße je jeden z tunelů propojen prosklenou stěnou s východní pasáží a s přístupy k vlakům a oživen tramvaj se zastávkou; ostatní dvě ulice – Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße a Alfred-Adler-Straße jsou nicméně 120 m dlouhými betonovými tunely, jež jsou sice vybaveny chodníky, jejich bezpečné užití je nicméně diskutabilní.

V dalších částech území se kolejiště neprojevuje zdaleka tak viditelně. Ulice Maria-Lassnig-Straße, probíhající novou čtvrtí Leben am Helmut-Zilk-Park, je vyzvednutá do úrovně kolejí a žádná opěrná zeď se zde tedy nenachází. Dále jižním směrem k opěrné zdi přiléhá technické zařízení pro nakládku automobilů na vlak. Opěrná zeď dále lemuje Arsenalstraße v celé délce úseku mezi Ghegastraße až téměř po Gudrunstraße, druhou stranu tohoto sdruženého dopravního koridoru nicméně tvoří rozvolněné areály, které se k Arsenalstr. nevztahují aktivními fasádami.

Těleso dráhy je nicméně možné překonat pěti novými cestami: třemi podchody (Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße, Karl-Popper-Straße a Alfred-Adler-Straße), jednou lávkou (Arsenalsteg – dnes Kurt-Heller-Steg) a jedním mostem (Südbahnhofbrücke); dva původní podchody, přes Laxenbuergerstraße a Gudrunstraße, byly rozšířeny v souvislosti s novými konstrukcemi železničních mostů. Ulice Gudrunstraße byla v místě podjezdu nového železničního mostu rozšířena na téměř dvojnásobek původní šířky. Vznikl tak prostor pro směrově oddělené čtyři pruhy pro svedení dopravy z nově budované čtvrti Sonnwendviertel, vedení tramvaje na samostatném tělese, obousměrné cyklopruhy a rozšíření chodníků. V souběhu s železničním mostem byl zároveň postaven most pro automobily, pěší a cyklisty, který slouží k mimoúrovňovému překonání v těchto

místech zanořené Gudrunstraße. Překlenutí Laxenburgerstraße, které muselo být sníženo a s ním i okolí terén, je využíváno jako autobusové nádraží pro regionální dopravu.

Prostorovou analýzu proměny uliční sítě v souvislosti s novou výstavbou na Hlavním nádraží provedl metodou space syntax ve své diplomové práci Sebastiana Zeddel, spolupracující s WKÖ. Dle jeho zjištění bylo na globální (celoměstské) úrovni jádro městské části Favoriten v období před výstavbou Hlavního nádraží rozsáhlým a od okolní struktury vyčleněným lokálním centrem. Morfologicky čitelnou bariérou byla železniční trať a nádraží pro osobní i nákladní dopravu. Návrhem hlavního nádraží a okolních čtvrtí došlo na celoměstské úrovni k vytvoření nového významného propojení mezi čtvrtěmi Favoriten a Landstraße skrze Landgutgaße, Alfred-Adler-Straße a Ghegastraße. Dále došlo k intenzivnějšímu propojení čtvrtí Favoriten a Wieden, a to posílením už dříve patrné osy Favoritenstraße a Laxenburgerstraße (zejména u železničního podjezdu), a nově etablovaným propojením Argentinierstraße a Gertrude-Fröhlich-Sandner-Straße. Podél těchto linií je nejvíce integrována uliční osnova; jejich okolí tak vykazuje největší potenciál vzniku či posílení lokálního centra. Zvýšený potenciál pohybu přináší celá uliční síť v bezprostřední návaznosti na Hlavní nádraží (Quartier Belvedere). Nová lávka a most v jižní části území naopak výraznou změnu v integraci okolní uliční sítě nepřinesly (Zeddel, 2015).



Obr. 47: Porovnání uliční struktury před a po výstavbě Hlavního nádraží, Choice R1200 Greater Vienna 2012 a 2014. Zdroj: Zeddel, 2015, s. 50.

7. 3. 9. Rozvoj v okolí – srůstání s okolními čtvrtěmi

Südtiroler Platz

Neuralgickým bodem okolí dnešního hlavního nádraží bylo historicky náměstí Südtirolerplatz, jež se nacházelo v pokračování Favoritenstraße a v místě jediné brány, kterou se mohli obyvatelé předměstského Favoriten dostat dovnitř do ještě opevněné Vídně. Toto privilegium si prostor ponechal i po vybudování nádraží – nacházel se zde jediný podjezd pod kolejemi v širokém okolí. Zároveň se zde nacházela nádraží nejbližší

stanice metra – stanice Südtirolerplatz na lince U1. Jeho významu navzdory, ani charakter tohoto veřejného prostoru nebyl reprezentativní. Byl silně formován prostředím mimoúrovňové křižovatky, jeho pozice na rozhraní ho zároveň odsuzovala k tomu být na okraji obou navazujících čtvrtí

Náměstí Südtirolerplatz v městské části Wieden lze i přes bariéru rozsáhlé křižovatky vnímat jako pokračování či rozšíření hlavního přednádražního prostoru. Čistě dopravní přestavba v souvislosti s přestavbou stanice veřejné dopravy Südtirolerplatz a nového železničního mostu přes Laxenburgerstr./Favoritenstr. proběhla v létě 2010. Došlo zde k posunutí odbočovacích pruhů, ostrůvků, sanován byl i automobilový podjezd křižovatky na Gürtelu. Po této velké stavební akci již nebyl prostor pro významnější změnu, jež by zahrnovala i dopravní řešení. Přesto zástupci města vyhodnotili, že Südtirolerplatz, pro pěší nepřiliš atraktivní prostor, místo prvního dojmu pro řadu cestujících, by si zasloužilo kvalitativní proměnu.

Od roku 2013 probíhaly analýzy, expertní workshopy a dotazníková šetření mezi obyvateli i podnikateli z okolí. O rok později vyhlásilo magistrátní oddělení Architektury a urbanismu (Architektur und Stadtgestaltung, MA 19) a nadace Umění ve veřejném prostoru (KÖR – Kunst im öffentlichen Raum) vyzvanou mezinárodní soutěž pro týmy složené z architektů, krajinářů a umělců. Předmětem řešení tzv. gestalterische Aufwertung byla úprava veřejných prostranství – fragmentů mezi už zafixovaným dopravním řešením. Vítězové soutěže, krajináři zwoPK Landschaftsarchitektur a umělec Michael Sailsdorfer, navrhli upravit prostor k větší obytnosti tak, aby zároveň neztratil ze svého charakteru významného uzlu: do prostoru umístili strukturovanou krajinu složenou ze zelených ostrovů s okraji upravenými pro sezení, světelných skulptur a herních prvků, součástí jsou také pítka. Realizace návrhu byla dokončena a slavnostně otevřena v roce 2017 (Stadt Wien, nedatováno 3).

Favoritenstraße

Ulice Favoritenstraße, ústřední veřejný prostor Favoriten, byla od sedmdesátých let po etapách upravována na pěší třídu. Poslední části rekonstrukce proběhly v letech 2004–2005, kdy byla pěší zóna prodloužena o poslední úsek až směrem k železničnímu podjezdu, a v roce 2010, kdy následovala rekonstrukce už dříve upravovaných částí. Ulice dostala nové povrchy, mobiliář, osvětlení a bezbariérová křížení. Rekonstrukcí se město v předstihu připravovalo na otevření množství nových obchodních ploch v rámci Hlavního nádraží. Prostor se nicméně dlouhodobě nedaří skutečně revitalizovat. Jak popsal Reinhard Seiß pro Spectrum v roce 2015:

„V délce několika set metrů až ke Keplerplatz je to samý obchod „Vše za Euro“, sázkové kanceláře, obchody s mobilními telefony, take-away bistra, nehtová studia a prázdné obchody. I samotné Columbus Center, průměrné nákupní centrum z roku 2005, bojuje s nedostatkem nájemců.“ (Seiß, 2015)

Nedobrou dlouhodobou kondici, zejména jejího severního úseku mezi obchodním domem Columbus Centrum až k podjezdu pod kolejemi, potvrzují i data Vídeňské obchodní komory (WKW/WKÖ), která situaci bedlivě sleduje a pro vlastní potřeby dlouhodobě analyzuje, v jakém stavu se nachází obchody a vybavenost v okolí Hlavního

nádraží. Cílem její iniciativy HUH – Urbanitätsoffensive Hauptbahnhof Umfeld je vytvořit dobré podmínky pro místní podnikatele. Komora je také platformou, na níž se obchodníci sdružují a hájí své zájmy. Dle zástupce komory, Horsta Weitschachera (2016) jde o příběh, v němž tradiční obchodní lokalita soupeří s nově otevřeným obchodním centrem, a výsledek je nejistý. Mezi lety 2014 a 2016 sice došlo v okolí nádraží k uzavření 23 obchodů, lze ale očekávat i možné synergie: také provozovatelné obchodního centra BahnhofCity jsou součástí místních spolků Obchodní komory (Einkaufsstraßenverein Favoriten a Einkaufsstraßenverein obere Wieden) a je pro ně důležité, aby jeho okolí fungovalo.

Ani nově založená urbanistická struktura severní části Favoritenstraße nepomohla. Mezi zakončením souběhem Favoritenstraße a Laxenbuergstraße u podjezdu a jižním přednádražním prostorem vznikla cézura, kterou se dosud nepodařilo zacelit. Od jižního vstupu do nádraží je Favoritenstraße vzálena jen asi 150 m, jak ale upozorňuje řada kritiků toto spojení není vůbec snadné najít (Seiß, 2013; Denk, 2016). Meziprostor je nečitelným místem proluky po někdejším bytovém domě, který musel ustoupit výstavbě nádraží, posléze se zde nacházelo informační centrum a vyhlídková věž Bahnorama, a posléze se stalo místem pro různé dočasné aktivity: bylo zde jedno ze stanovišť umělecké přehlídky Forum Favoriten, nacházela se zde dočasná otevřená scéna der Favorit, a na části plochy je obligátní parkoviště. Roku 2022 bylo vyústění Favoritenstraße, kterému se mezitím začalo říkat Sonnwendplatz, oficiálně pojmenováno Platz der Kulturen. Propojení Favoritenstraße a nově vzniklého reziduálního prostoru Platz der Kulturen s nově upraveným přednádražním prostorem je nečitelné a definované řadou prostorových bariér; ty nakonec limitují i obchodní synergie, které by mohly vzniknout mezi Favoritenstraße jakožto tradiční obchodní třídou a BahnhofCity

Měkká obnova – Sanfte Stadterneuerung Sonnwendviertel

Už z usnesení městské rady, jež následovalo po vyhlášení výsledků urbanistické soutěže (2004), vyplynulo, že oblasti bezprostředně navazující na transformační území (zástavba na západ od Sonnwendgasse, podél Gudrunstraße, Südtirolerplatz a podél Wiedner Gürtelu) by měla dostat prioritu při snahách o měkkou obnovu (sanfte Stadterneuerung) a že by v nejbližších letech měly být napřeno veškeré prostředky a úsilí zodpovědných institucí do zatraktivnění těchto lokalit (Klotz, 2005).

Vzápětí poté, co bylo místní GB* pověřeno agendou Stadtteilmanagement Sonnwendviertel (leden 2012) začala na jeho půdě vznikat analýza veřejných prostranství (Freiraumanalyse Sonnwendviertel Bestand), jenž si vytkla za cíl hledání možností integrace původní a nové zástavby prostřednictvím veřejných prostranství, a která měla být pokladem pro zadání projekčních prací. Důraz byl kladen na nutnost rekonstrukce stávajících veřejných prostranství, zejména příčných propojení mezi novou rezidenční oblastí a Favoritenstraße (Gröblacher a Peller, 2012).

Vzhledem k celkově neuspokojivému stavu budov i prostředí byla i zde snaha – tak jako v řadě jiných oblastí Vídně – použít nástroj komplexní obnovy gründerských čtvrtí, tzv. blokové sanace (Blocksanierung) v rámci měkké obnovy města (sanfte Stadterneuerung). Na podkladu analýzy z dílny GB* a řady koordinačních setkání zadali

vídeňské bytové fondy (Wohnfonds Wien) zpracování studie blokové sanace kanceláři architekta Franze Denka (Denk, 2014). Hlavním předmětem studie byla koordinovaná sanace 16 bloků v oblasti, přiléhající k nové výstavbě v části Favoriten Sonnwendviertel. Architekti v rámci studie navrhli mj. zavedení přednosti pro pěší na vybraných stávajících ulicích, rozšíření systému pěších zón, zprůchodnění oblasti pomocí nově upravených cest v rámci bloků nebo výsadbu stromů. Samotné domovní vnitrobloky měly být zbaveny nadbytečných vestaveb a ozeleněny, při doplnění chybějících bytů střešními nástavbami v příhodných místech (Denk, 2014; Denk, 2016; Wohnfonds Wien, 2017).

Brzy se však projeví slabiny celého systému: v rámci Blocksanierung nebyly vyčleněny žádné peníze na veřejná prostranství. Příspěvky, jež měly jít jednotlivým majitelům na obnovu domů, ovšem také nebyly čerpány v předpokládané výši. Jednotliví majitelé poměrně často financovali renovace ze svých zdrojů a za vlastních podmínek, bez nutnosti účastnit se koordinací v rámci bloků s velkým množstvím dalších vlastníků (Peller, 2016; Denk, 2016).

Rekonstrukce v měřítku domů se nicméně realizovat dařilo i před vznikem komplexní studie blokové sanace. Do roku 2013 došlo v Sonnwendviertel k postupné revitalizaci 21 objektů, u nichž podpora městských fondů tvořila cca 2/3 nákladů (Stadt Wien, 2013; Wohnfonds Wien, 2017). Program blokové sanace Sonnwendviertel trval do roku 2018, kdy byl ukončen.

Zároveň probíhají dílčí projekty rekonstrukcí jednotlivých veřejných prostranství v okolí: nedaleké náměstí Reumannplatz bylo revitalizováno tak, aby došlo ke spojení dvou původně oddělených částí parku a navýšení podílu zeleně. Zároveň byl park uzpůsoben pobytu různých uživatelských skupin (zastíněné plochy, možnosti sezení a ležení, dětské hřiště včetně vodních prvků, pódium, zóna pro mládež, zóna se sportovním a fitness náčiním). V této nové podobě byl zpřístupněn na podzim roku 2020 (Stadt Wien 6, nedatováno). V roce 2018 byl revitalizován úsek Keplergaße v návaznosti na Humboldtplatz; byla realizována zpomalovací opatření, rozšíření chodníku a vytvoření záhonů.

Roku 2021 vstoupil program městské obnovy do nové fáze. Ofenziva městské obnovy (Stadterneuerungsoffensive) s názvem WieNeu+ si klade za cíl hledat řešení, která přispějí k redukci emisí skleníkových plynů a učiní život v metropoli snesitelnějším i během čím dál teplejších letních měsíců. Okrskem pro realizaci pilotních inovativních projektů v oblasti sanací a energií, veřejného prostoru a sociální soudržnosti se stala lokalita Favoriten, sousedící na západě se Sonnwendviertel (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2, nedatováno).

Neues Landgut

Trojúhelníkové 9ha území někdejšího opravárenského zázemí Südbahnhof se nachází na západ od Hlavního nádraží, za Laxenburgerstraße. V původní urbanistické soutěži (2004) bylo součástí řešeného území, v roce 2009 však na ně ÖBB vypsaly samostatnou mezinárodní urbanistickou soutěž. Vítězný návrh studia Wessendorf z Berlína volně interpretoval tradiční blokovou zástavbu vytvořením „propustné struktury“ (ÖBB



Obr. 48: Neues Landgut, Masterplan z roku 2018, zdroj: Stadt Wien – STEK MA 21, 2019

Immobilien, 2023b). Podle tohoto plánu je v současnosti připravována zástavba dvou bloků na severovýchodním okraji území; návrh pro zbývající plochy byl nicméně následně přepracován ve prospěch ucelené parkové plochy a většího podílu bydlení. Od roku 2018 připravovaný a architektky ze studia SuperWien zpracovaný projekt „Neues Landgut“ předpokládá do roku 2026/27 vznik nové, převážně obytné čtvrti pro 4.000 obyvatel, doplněné o vzdělávací kampus a veřejný park. Zachovány budou dvě historické skladovací haly, polovina plánovaných bytů bude stavěna v rámci programu městem podporovaného bydlení. Dopravní koncept zohledňuje blízkost stanic veřejné dopravy např. určitým podílem sdílených dopravních prostředků, nebo absencí povrchových parkovacích míst. Nové náměstí bude přes Laxenburgerstraße prodloužením stávajícího Columbusplatz (Stadt Wien – STEK MA 21, 2019) (Obr. 48).

Další velké vídeňské projekty

Souběžně s přípravou výstavby na Hlavním nádraží probíhalo plánování pro další významné vídeňské transformační plochy. Hlavní nádraží snese srovnání především se dvěma největšími a nejambicióznějšími:

Seestadt Aspern je novou rozsáhlou čtvrtí pro 25.000 obyvatel a 20.000 zaměstnanců, rozkládající se na 240 ha někdejšího letiště na východním okraji Vídně. Příprava byla zahájena roku 2002, masterplan byl schválen o pět let později, výstavba v místě probíhá od roku 2010. K nové smíšené čtvrti o celkem 2,6 mil m² HPP byla prodloužena linka metra U2, v centru se rozkládá 5ha umělé jezero. Čtvrť deklaruje dobré propojení s Vídní i Bratislavou (Wien3420 aspern development, 2023).

Druhým významným transformačním územím je 85ha areál Nordbahnhof, jehož výstavba probíhá po etapách už od počátku devadesátých let. Jádro čtvrti kolem Rudolf-Bednar-Park je dokončené podle původního masterplanu z roku 1994. Do roku 2026 je plánováno dokončení 5.000 nových bytů a 2.500 pracovních míst v 32 ha lokalitě „Freie Mitte – Vielseitiger Rand“, která byla realizována na základě nového masterplanu z roku

2014. Výstavba nové čtvrti by měla v budoucnu pokračovat i v navazujícím území Nordwestbahnhof, 44ha ploše posledního vnitroměstského brownfieldu. Výstavba 6.500 nových bytů a budov pro 4.700 zaměstnanců by měla začít v roce 2024 a pokračovat do roku 2035 (Stadt Wien 8, nedatováno; Stadt Wien 9, nedatováno).

Jak vzpomíná Robert Temel, v době přípravy soutěže a tvorby zadání pro území Hlavního nádraží (2003) se veřejná odborná diskuse točila především kolem projektů předchozí generace a jejich nedostatků: Donau City, Wienerberg City, Monte Laa. V době přípravy lokality LaHWP (2012) už byla situace diametrálně odlišná, a plánovači z velké míry vycházeli z toho, co se naučili především během přípravy Seestadt Aspern, ale také dalších ambiciózních projektů (Temel, [2019]). Tento vývoj v očekáváních a intenzitě plánování potvrzuje pro oblast dopravní koncepce také hlavní plánovač projektu Wien Hauptbahnhof, Christoph Hrnčir (2018).

Dvě oblasti, na kterých je posun v plánovacích trendech vidět nejvíce, je právě koncepce dopravy a otázka udržitelného rozvoje. Jak Seestadt Aspern, tak Nordbahnhof vědomě pracují s nutností maximálně podpořit využívání kombinace veřejné dopravy, aktivní a sdílené mobility na úkor individuální automobilové dopravy. Konkrétně v Seestadt Aspern jsou prozatím výsledky slibné: jen 20 % cest je vykonáno s pomocí IAD, 40 % veřejnou dopravou a 40 % pěšky nebo na kole (Wien3420 aspern development, 2023). Ve Vídni přitom umí stran regulace IAD zajít ještě dál, jak ukázaly v minulosti některé experimentální obytné okrsky, koncipované zcela s vyloučením automobilové dopravy, např. Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf z roku 1996.

Seestadt Aspern je zároveň první transformační či rozvojovou lokalitou Vídně, která v měřítku čtvrti systémově nakládá s dešťovou vodou. Management projektu Nordbahnhof ho prezentuje jako vzorovou čtvrť, pokud jde o kvalitu a ochranu životního prostředí. Příkladem může být, jak plánovači v nově vznikajícím 10ha parku Freie Mitte pracují s původním terénem, biodiverzitou a historickými objekty. Uplatňují zde nejen ekologický princip, ale také paměť nádražního areálu.

Lokalita LaHWP byla inspirovaná čtvrtí Seestadt Aspern také v otázce managementu funkcí – cíleným plánovaným ožíváním parteru. Ve čtvrti Seestadt Aspern zašli nicméně ještě dál, až k jednotnému managementu obchodních ploch v rámci centrální nákupní třídy. Zároveň všechny představené projekty rovným dílem staví na dlouhodobě etablovaných nástrojích a technikách, jakými je rejstřík procedur, vedoucích k výstavbě podporovaného bydlení nebo nástroje zapojení obyvatel.

7. 4. Slovník aktérů

7. 4. 1. Veřejná správa a její součásti

Celoměstské politické orgány

Wiener Gemeinderat – Vídeňská městská rada je nejvyšším orgánem, zastupujícím Vídeňany jak na úrovni města, tak na úrovni spolkové země. Zahrnuje sto zástupců

volených na pět let. V kompetenci městské rady je mj. schvalování významných celoměstských záměrů. Výkonným orgánem samosprávy, voleným městskou radou, je Stadtsenat – Městský senát, v němž zasedá starosta a radní jakožto reprezentanti všech stran, zastoupených v městské radě. Radní mohou mít vlastní agendu, nebo také ne (amtsführende vs. ohne Geschäftsbereich Stadträt*in).⁶⁴

V době, kdy vídeňská městská rada jednomyslně schválila Masterplan Bahnhof Wien Europa Mitte (12/2004) byly v městské radě zastoupeni Sociální demokraté (SPÖ), Svobodní (FPÖ), Rakouská strana lidová (ÖVP) a Zelení (Grüne). Dlouholetým Vídeňským starostou byl Michael Häupl (SPÖ, 1994–2018), který byl u projektu během celé jeho přípravy. Radními, kteří aktivně zasahovali do přípravy projektu Hlavního nádraží, byla zástupkyně starosty Maria Vassilakou, která měla v letech 2010–2019 na starosti agendu městského rozvoje, dopravy, ochrany klimatu, energetiky a zapojení obyvatel, a která iniciovala nový masterplan pro lokality LaHZP; nebo Andreas Mailath-Pokorny (SPÖ, věda, kultura a sport 2001–2018), který se angažoval v otázce přesunu vídeňského muzea a zapojení umění ve veřejném prostoru prostřednictvím KÖR.

Celoměstské plánovací a poradní instituce

MA21 – Magistratsabteilung 21, Stadtteilplanung und Flächenwidmung – Odbor, jenž má na starosti faktické provádění plánovacích procesů. Pro větší územní celky, jakými jsou právě nádraží, zpracovává tzv. Städetebauliches Leitbild nebo podrobnou a závaznou regulaci na úrovni plánu využití území a regulačního zastavovacího plánu (Bebauungs- a Flächenwidmungsplan). Na celém odboru je zaměstnáno téměř padesát odborníků přes městské plánování, někteří z nich jsou zároveň koordinátory cílových rozvojových území dle aktuálního plánu STEP (Zielgebietsmanagement).

Městští plánovači z oddělení MA21 byli intenzivně zapojeni do plánovacího procesu zejména v prvních letech přípravy projektu: spolupracovali s vítězi urbanistické soutěže a zástupci ÖBB na zpracování masterplanu území, jenž byl roku 2004 schválen městskou radou, a následně vypracovali výše zmíněné závazné plánovací dokumenty. Klíčovým pracovníkem, který je od počátku projektovým koordinátorem cílového území hlavního nádraží (Zielgebietsmanagement – Favoriten – Hauptbahnhof – Arsenal) je DI Christoph Hrnčíř. Část agendy MA 21 (právě v oblasti koordinace cílových území pro oblast nádraží) po roce 2009 převzala k tomuto účelu založená organizace, věnující se projektovému managementu – PWB.

Stadtbaudirektion – Ředitelství výstavby města, Vídeňský stavební úřad (oficiální název Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Bauten und Technik MD BD) – je jedním z deseti ředitelství přímo podřízených vedení magistrátu. Jeho 100 pracovníků se v rámci cca 15 pracovních skupin zabývá koordinací velkých projektů a strategickými plány a investicemi, např. programem výstavby nových školních kampusů, udržitelnou výstavbou apod. V klíčových letech výstavby hlavního nádraží a Sonnwendviertel byla stavební ředitelkou Vídně Brigitte Jilka (2009–2021). V rámci Ředitelství byla v tomto

⁶⁴ Českou obdobou Gemeinderat (městské rady) jsou městská zastupitelstva, obdobou Stadtsenat (městského senátu) potom městská rada.

období zavedena pracovní skupina Projektového řízení vídeňských nádražních areálů (PWB):

PWB – Projektleitung Wien Bauareale – Projektové řízení vídeňských nádražních areálů – pracovní skupina, která fungovala mezi lety 2009–2021 přímo pod Ředitelstvím výstavby města (Stadtbaudirektion). Oddělení mělo na starosti vedení a koordinaci městského rozvoje v rámci někdejších drážních pozemků, převážně v majetku ÖBB, o celkové rozloze 200 ha. Konkrétně šlo o Hauptbahnhof, Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, později také areál Neues Landgut. Pracovní skupina, v níž byly tři pracovníci (projektový manažer, programový vedoucí a koordinátor) měla na starosti také komunikaci a kontakty s veřejností.

Prvním manažerem výstavby hlavního nádraží na nově zřízeném oddělení se stal Hermann Papouschek (2009–2013), pozdější vedoucí magistrátního odboru MA29 (Stavba mostů a základů). Poslední vedoucí PWB byla od roku 2019 Beatrix Rauscher. Klíčovým manažerem PWB pro projekt Hauptbahnhof byl DI Andreas Schwab, který v letech 2009–2011 působil na pozici, v níž zajišťoval kontakt s veřejností, mezi lety 2011–2021 byl programovým vedoucím projektu Hlavního nádraží. Zástupci PWB byli členy užšího řídicího výboru koordinace nádražních projektů.

Po roce 2021 pod Ředitelstvím fungují v obdobném složení jiné pracovní skupiny, např. Programové vedení rozvojových areálů pro dobré bydlení nebo Kompetenční centrum železniční infrastruktury, regulací, inženýringu a norem.

STEK – Stadtentwicklungskommission – založena 1985, grémium, poradní orgán městského senátu (Stadtsenat) a městské rady (Gemeinderat). Sestává z radních s resortem i bez, vedoucích klubů, předsedů výborů, ředitelů odborů výstavby, plánování a financí a nejvyšších úředníků v oblasti plánování. Radí v oblasti celoměstských koncepcí i dílčích strategií (STEP, smart city Wien, výstavba metra), ale také vydává stanoviska k tzv. „städtebauliche Leitbild“ velkých projektů nebo projektů podle vídeňského konceptu výškových budov. Schází se 2–3krát ročně.

Magistrátní odbory, jež se v různých fázích procesu účastnily plánování a výstavby:

- Stadtplanung (MA18) – koncepční a strategické plánování v řadě oblastí (Smart City, STEP, strategie mobility, strategie krajinného plánování...)
- Architektur und Stadtgestaltung (MA 19) – vyhlašování a organizování architektonických soutěží na veřejné budovy a veřejné prostory (Bildungscampus Sonnwendviertel, Südtiroler Platz...)
- Straßenverwaltung und Straßenbau (MA 28) – stavebník veřejných investic: rekonstrukce stávajících a výstavba nových ulic
- Brückenbau und Grundbau (MA 29) – výstavba nového mostu a lávky
- Wiener Stadtgärten (MA 42) – výstavba parku Helmut-Zilk-Park
- Kindergärten (MA 10) a Schulen (MA 56) – realizace vzdělávacího kampusu

Lokální úroveň správy

Bezirksvertretung Favoriten / Zastoupení městské části Favoriten – reformou městské správy z roku 1998 byly na nižší úroveň správy – na 23 vídeňských městských částí – delegována část agendy, jako je výstavba, správa a údržba některých složek občanské vybavenosti (mateřské školy, kluby seniorů, parky a hřiště) nebo správa a údržba vedlejších ulic. Dále městská část vydává např. stanoviska ke konkrétní změně regulačního a zastavovacího plánu, čímž promlouvá do celoměstsky plánovaných změn na území jeho čtvrti.

Zastupitelstvo čtvrti Favoriten má 60 členů, jednoho Předsedu zastupitelstva městské části (Bezirksvorsteher) a dva náměstky vždy z dvou nejsilnějších stran. Předsedové se již od druhé světové války rekrutují ze strany SPÖ (socialisté), náměstci jsou už po léta členy SPÖ a FPÖ (Svobodní). Předsedkyní zastupitelstva městské části Favoriten v letech 1994–2017 byla Hermine Mospöckner, projekt výstavby hlavního nádraží a Sonnwendviertel měl v gesci její náměstek za SPÖ, Josef Kaindl (Bezirksvorsteher-Stellvertreter, SPÖ, ve funkci 2005–2018).

Z okolních městských částí se do dění na Hauptbahnhof aktivněji zapojoval Wiedenský zastupitel za Zelené, Manfred Itzinger, jenž se tématu věnuje od roku 2008 na svém soukromém blogu Stadtraum Hauptbahnhof (Itzinger, 2008–2022).

GB* - Gebietsbetreuung Stadterneuerung – úřady místního zastoupení pro obnovu; po roce 1974 zakládány v jednotlivých vídeňských okrscích jako decentralizované jednotky, původně sestávající z koordinátorů pro oblast sanací staršího bytového fondu, postupně rozšířily svoji agendu mimo samotnou podporu sanací na kvalitu života v dané čtvrti obecně: ochranu nájemníků, podporu lokální ekonomiky, sousedských aktivit nebo projektů ve veřejném prostoru. V týmu GB* zpravidla fungují vedle architektů a plánovačů také technici, právníci, mediátoři či sociologové. GB* 10 – tedy GB* pro čtvrt' Favoriten – byl založen roku 1985.

Stadtteilbüro Sonnwendviertel – po roce 2011 byly v rámci některých GB* zakládány čtvrtkové kanceláře, a to na místech, kde v bezprostřední blízkosti stávající čtvrti vzniká rozsáhlejší nová výstavba o nejméně 1.000 bytových jednotek, a jsou předpokládány změny struktury, využití nebo skladby obyvatel. Dominantní úlohou Stadtteilbüros je propojování různých úrovní a rovin znalostí a informací tak, aby srůstání nového a původního bylo pokud možno bezkolizní a efektivní při vynaložení minimálních prostředků. Stadtteilbüro Sonnwendviertel bylo založeno v roce 2012 v souvislosti s výstavbou čtvrti Sonnwendviertel u Hlavního nádraží. GB*10 a Stadtteilbüro Sonnwendviertel zajišťují komunikaci a zprostředkování informací pro nové i stávající obyvatele, stály za iniciativou projektu blokové sanace nebo zpracováním analýzy veřejných prostor v okolí nové zástavby.

Po roce 2018 byl systém reorganizován, celkový počet GB* byl redukován. Ve Favoriten od té doby funguje šestnáctičlenný tým GB* Stadtteilbüro, který má krmě Favoriten na starosti také okrsky č. 3, 4, 5 a 11–v jeho rámci funguje tzv. Stadtteilmanagement / čtvrtkový management pro tři transformační území: Sonnwendviertel/Hauptbahnhof, Aspanggründe a Eurogate. Stadtteilmanagement pro Sonnwendviertel sídlí na rohu

Landgutgasse a Sonnwendgasse, sídlo GB* se přesunula do hloubi čtvrti Favoriten (Quellenstr. 149).

Další městské organizace

WfW – Wohnfonds Wien – městská nezisková organizace, založená roku 1984, spravuje program subvencí pro novou výstavbu i obnovu stávajících budov a území. Funguje jako koordinátor mezi developery, majiteli bytů a magistrátními odbory. V rámci své činnosti organizuje soutěže stavebníků (Bauträgerwettbewerbe) a pozemkový poradní sbor (Grundstücksbeirat). Organizace byla významným iniciátorem výstavby v území Sonnwendviertel: zorganizovala zde tři soutěže stavebníků a jednu soutěž pro Baugruppe. V území, bezprostředně sousedícím s novou výstavbou iniciovala vznik studie blokové sanace.

- Bauträgerwettbewerb Sonnwendviertel I, sedm stavebních pozemků, 2009
- Bauträgerwettbewerb Sonnwendviertel II, dva stavební pozemky v rámci výzvy SMART-wohnen, 2012 (SMART wohnen = flexibilitu půdorysů a variability vybavení s ohledem na konkrétní skupiny uživatelů (mladé rodiny, singles, bezdětné páry a samoživitele)
- Bauträgerwettbewerb Sonnwendviertel III, dva stavební pozemky ve čtvrti Leben am Helmut-Zilk-Park v rámci výzvy generation: wohnen, 2016
- Soutěž pro Baugruppe – Grundstücksbeirat Baugruppenverfahren, tři pozemky ve čtvrti Leben am Helmut-Zilk-Park, 2016–2017
- Studie blokové sanace okolí – Blocksanierung Sonnwendviertel, 2013

WW – Wiener Wohnen – městský podnik, zřízený za účelem správy, údržby a sanace obecních budov. Jde zejména o 220.000 obecních bytů včetně jejich společných prostor (dětská hřiště, společenské místnosti a sportoviště) a dále několik tisíc obchodních jednotek a garáží. Mezi 4.500 zaměstnanci zaměstnává také sociální pracovníky pro pomoc komunitám. Wiener Wohnen udržuje a sanuje starší obecní byty v okolí Sonnwendviertel, zejm. rozsáhlé areály z počátku padesátých let 20. století, postavené na jih od Gudrunstraße (např. Emil-Fucik-Hof nebo Hueber). V letech 2002–2015 město od obecní výstavby zcela upustilo, v území Sonnwendviertel se tedy žádné obecní byty nenachází.

WIGEBÄ – Wiener Gemeindewohnungs-Baugesellschaft – nově založená společnost, 51 % ve vlastnictví Wien Holding, 49 % ve vlastnictví Wiener Wohnen. Má na starosti výstavbu a údržbu nových obecních bytů z programu Gemeindebau Neu, tedy městských bytů, stavěných po roce 2015, společnost tedy dle plánu zajišťuje výstavbu 4.000 nových bytů. Jejich distribuci bude dále provádět Wiener Wohnen. Obecní byty v rámci programu Gemeindebau NEU mají vzniknout v rámci sousedního developmentu Neues Landgut. Jedná se o dům na rohu Landgutgasse a Laxenburger Straße se 166 novými obecními pavlačovými byty se společnými terasami.

WL – Wiener Linien – Vídeňský dopravní podnik staví a provozuje síť metra (83 km), autobusů (850 km) a tramvají (220 km). WL je součástí (dceřinou společností) koncernu Wiener Stadtwerke GmbH, společnosti ve 100% vlastnictví města, jenž sdružuje poskytovatele městských služeb v oblasti mobility, energie, informatiky a

pohřebnictví; s 8.600 zaměstnanci je jedním z největších vídeňských zaměstnavatelů. WL byly v území hlavního nádraží zodpovědní za přestavbu stanice metra U1 Südtirolerplatz, (dnes Hauptbahnhof), etapovité prodloužení linky tramvaje D mezi zastávkami Südbahnhof (dnes Belvedere Quartier) a Absberggasse a úpravu trasování autobusových linek (13A, 69A a noční linka N66). Z připravované trasy metra U2, jenž měla obsluhovat Sonnwendviertel ze stanice Gudrunstraße, nakonec sešlo.

WIPARK Garagen GmbH – historicky první vídeňský provozovatel veřejných garáží a parkovišť se v současnosti stará o 80 zařízení s téměř 25.000 parkovacími místy po celé Vídni. Tato městem vlastněná společnost je přímým majitelem veřejných garáží a parkovišť, kromě toho ale provozuje i některá soukromá zařízení. Wipark vlastní a provozuje „Garage Hauptbahnhof Wien“ (kapacita 607 parkovacích míst), provozuje „Garage Gerhard-Bronner-Straße“ (kapacita 319 míst) a garáže v administrativním objektu „The Icon Vienna“ (kapacita 350míst).

Mobilitätsfonds Wien – obecně prospěšný městský fond s vkladem 400.000 euro, jenž má za cíl podporovat projekty udržitelné mobility v nových vídeňských rozvojových či transformačních územích. V rámci Sonnwendviertel Ost (LaHZP) podpořil v rámci výzvy z roku 2020 více než 30 projektů chytré mobility.

KÖR – Kunst in öffentlichen Raum GmbH – Umění ve veřejném prostoru s.r.o. – organizace založená roku 2004 společnou iniciativou magistrátních pracovních skupin pro kulturu, městský rozvoj a bydlení. Jejím cílem je oživování veřejného prostoru Vídně pomocí permanentních i dočasných uměleckých projektů tak, aby se veřejný prostor stal znovu místem společensko-politické a kulturní debaty. KÖR pořádá umělecké soutěže, zadává zakázky a vyvíjí projekty; obecně vytváří příležitosti k uplatnění umění ve veřejném prostoru (sympozia, přehlídky, publikace). V oblastí Wien Hauptbahnhof a Sonnwendviertel stáli KÖR za uměleckými díly ve spojovacích chodbách mezi metrem a nádražím, ve ztvárnění podchodu pod kolejištěm, podíleli se na zapojení umělců do projektu regenerace Südtirolerplatz. Organizovali dočasnou přehlídku umění Fokus Favoriten.

SDW – Sucht- und Drogenkoordination Wien – drogový koordinátor Vídně – veřejně prospěšná městská společnost, od roku 2006 zodpovědná za realizaci městské protidrogové politiky v oblasti prevence, opatření na trhu práce, veřejného prostoru a jeho bezpečí a poradenství. Na projektu Hlavního nádraží spolupracovali od začátku s dalšími aktéry.

FSW – Fonds Soziales Wien / sociální fond Vídně – městská společnost, zajišťující poradenství a podporu lidem ve složité životní situaci, vyžadujícím péči, lidem s postižením, v dluhové či bytové tísní, uprchlíkům. Ve spolupráci s arcidiecézní charitou, provozují na hlavního nádraží (Wiedner Gürtel 10) denní centrum pro lidi bez domova.

7. 4. 2. Železniční společnost ÖBB

ÖBB – Österreichische Bundesbahn Holding AG – Rakouské spolkové dráhy – společnost vznikla roku 2004 transformací Rakouských spolkových drah na akciovou společnost

100% vlastněnou státem. Struktura dceřiných společností sestávala v letech 2005–2009 – tedy v době přípravy nového hlavního nádraží – ze čtyř společností: ÖBB Personenverkehr AG (osobní doprava), Rail Cargo Austria AG (nákladní doprava), ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (provoz infrastruktury) a ÖBB Infrastruktur Bau AG (výstavba infrastruktury). Dvě poslední skupiny byly po roce 2009 sloučeny do jedné společnosti, ÖBB-Infrastruktur AG (infrastruktura).

Součástí ÖBB-Infrastruktur AG je oddělení ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (management nemovitostí), společnost s ručením omezeným, jež se stará o nemovitosti koncernu ÖBB, ale působí i na volném trhu. Jejích téměř 800 zaměstnanců se kromě běžné správy a údržby budov zabývá také procesem zhodnocování pozemků a budov, které již nejsou v provozu – od zpracování studií proveditelnosti po koncepci dalšího využití, dojednávání podmínek zástavby a prodej. Prostředky, získané zhodnocením svých pozemků a dalších nemovitostí, společnost investuje zpět do rozvoje železniční infrastruktury. Tento finanční model byl využit i v případě transformace hlavního nádraží. V rámci přípravy projektu zavedli celkové vedení projektu (Gesamtprojektleitung), sestávající ze zástupců ÖBB Infrastruktur a ÖBB Immobilien, dále ze zástupců města a investorů.

7. 4. 3. Soukromí investoři

Do výstavby území se zapojilo více než čtyřicet různých soukromých stavebníků, níže výběr několik nejvýznamnějších.

Erste Immobilien – jeden z prvních soukromých partnerů ÖBB v území hlavního nádraží. Společnost Erste zakoupila několik pozemků v severní části Quartier Belvedere, na rohové parcele Arsenalstrs./Gürtel si postavila vlastní sídlo, v němž se nachází také muzeum financí. Kromě toho je výhradním nájemcem kancelářské věže komplexu Bel & Main Business, který k centrále Erste přiléhá z jihu. Na 18 podlaží si zde pronajímají 17.000 m² kanceláří.

Signa – jeden z nejvýznamnějších realitních investorů v Evropě, působící především na německy mluvících trzích; jeden z největších soukromých stavebníků na Hlavním nádraží. Společnost zde realizovala přes 700 bytových jednotek (rezidence Bel & Main a rezidenční komplex Parkapartments am Belvedere), kanceláře (projekt The Icon Vienna, od roku 2017 ho vlastní Allianz) a hotel (Andaz Am Belvedere Vienna, 300 pokojů).

ECE – ÖBB přizvalo ke spolupráci hamburskou firmu ECE v roli partnera při optimalizaci plánování, pronajímání a dlouhodobém managementu obchodního centra na Hlavním nádraží. ECE se v posledních pětadvaceti letech specializuje na obchodní funkce a jejich specifické požadavky v rámci velkých dopravních staveb, jako jsou právě nádraží nebo letiště. ECE je od jeho dokončení správcem obchodního centra na vídeňském hlavním nádraží – BahnhofCity; mimo to spravuje také obchodní centrum na nádraží West Bahnhof. Kromě toho je developerem hotelu Motel One (533 pokojů), nacházejícího se na jižní straně Quartier Belvedere.

ÖSW – Österreichisches Siedlungswerks – tradiční a jeden z největších vídeňských neziskových developerů (Gemeinnützige Wohnungsaktiengesellschaft). V západní části

Sonnwendviertel developoval bytový dům na základě vítězství v soutěži stavebníků, v lokalitě LaHZP je zodpovědný za projekt Music-Box am Arsenalsteg, v němž fungují kromě bytů také zkušebny pro hudebníky.

WoGen – Wohnprojekte-Genossenschaft – jediný rakouský stavebník, zabývající se výhradně projekty komunitního bydlení. V lokalitě LaHZP je zodpovědný za výstavbu čtvrtového domu WoGen-Quartiershaus, dokončeného roku 2023.

7. 4. 4. Další aktéři

WKW/WKÖ – Wirtschaftskammer Wien/Wirtschaftskammer Österreich – obchodní komora Vídně/ Rakouska je veřejnoprávní organizací, která sdružuje a hájí zájmy podnikatelů. Každá spolková země má vlastní obchodní komoru.

WKW/WKÖ dlouhodobě sleduje a analyzuje stav obchodní sítě v parteru v okolí Hlavního nádraží a iniciovala platformu HUH – Urbanitätsoffensive Hauptbahnhof Umfeld je přivést k jednacímu stolu podnikatele, investory i zástupce veřejné správy tak, aby výsledkem byla živá část města a výstavba přinesla pozitivní efekt pro budoucí i stávající podniky. Pod hlavičkou WKW fungují také sdružení obchodníků jednotlivých obchodních tříd – Einkaufsstraßenverein; jedno takové sdružení operuje také na Favoritenstraße. Podpořila také vznik studentských prací, které přispěly k debatě o kvalitě místa (Wimmer, 2015; Zeddel, 2015).

Architekti – masterplan nové čtvrti zpracovávali společnými silami dva vítězové architektonické soutěže: Ernst Hoffmann (Vídeň) a Theo Hotz (Curych), kteří zformovali společný tým a kteří měli s daným územím zkušenosti už z předchozích koncepčních fází, a vídeňský architekt Albert Wimmera. Masterplan lokality LaHZP byl výsledkem kooperativního workshopu za účasti šesti studií: ARTEC Architekten, denk. architektur, gasparin meier architekten, Rüdiger Lainer + Partner, maxRIEDER a StudioVlay. Na konkrétních architektonických projektech se podílely desítky kolektivů, mimo jinými např. PPAG (vzdělávací kampus, nájemní bydlení v LaHZP), Delugan Meissl (bytový dům ve čtvrti Sonnwendviertel, development Bel & Main, bytová věž Metropolitan), Renzo Piano Building Workshop (Parkapartments Am Belvedere), Zechner & Zechner (technické vybavení nádraží, centrála ÖBB), Hencke Schreieck (Erste Campus).

8. Společné vyhodnocení případových studií

8. 1. Kontext

K hloubkovému zpracování případových studií a ověření nastaveného teoretického rámce byly vybrány dva příklady, které se v první řadě liší svým kontextem: Londýn a Vídeň jsou z hlediska ekonomického, sociálního a kulturního, a to včetně kultury plánování, velmi odlišnými městy, která vytvářejí pro vznik velkých projektů Měst na kolejích velmi odlišné podmínky.

Řeč peněz hovoří nejkonkrétnějším jazykem. Londýn je jedním ze dvou měst na světě, klasifikovaných jako alfa++ (GAWC, 2020) a tomu odpovídá výkonnost jeho ekonomiky. Objem jeho hospodářství je šestkrát větší, než je tomu v případě Vídně. Londýn také vytváří vůči zbytku země mnohem výraznější ekonomický kontrast, než je tomu v případě Rakouska.

Na opačné straně spektra konkrétnosti se nachází politicko-sociálně-kulturní prostředí daného města, které lze popsat zjednodušující optikou charakteristických období – dekád – a historických předělů: finančních krizí a změnou politické reprezentace v případě Londýna a pádem železné opony a změnou orientace v případě Vídně. Zpětně jsou konstruovány určité vzorce a trendy, jejichž optikou lze velký projekt nahlížet jako ztělesnění dobových očekávání a hodnot.

8. 1. 1. Turbulentní období

Pro obě města bylo období přípravou zkoumaných projektů – devadesátá a nultá léta – zároveň dobou významných společenských změn.

Pro velkou Británii šlo o období velkých institucionálních změn, a zároveň sebevědomě deklarovaných ambicí. Britské železnice byly v devadesátých letech privatizovány, aby byly vzápětí hledány způsoby, jak znovu nastavit státní kontrolu nad strategickými investicemi a provozem železnic. Londýn získal v roce 2000, pouhých 14 let od jejího zrušení, novou celoměstskou úroveň správy v čele s Londýnským starostou, zodpovědným za celoměstskou strategii rozvoje. Nové a transformované instituce se postupně etablovaly, vytvářely si interní kulturu a hledaly svou pozici mezi dalšími aktéry. První londýnský starosta, Ken Livingstone, přišel s vizí Londýna jakožto globálního města, které zároveň roste udržitelně a vytváří kvalitní a sociálně inkluzivní prostředí pro své obyvatele. Zkoumané období bylo typické napětím mezi snahou „nechat věci být“ (laissez-faire) a strategicky plánovat svoji budoucnost (Sudjic, 2005). Vedle institucí v přerodu sehrála významnou roli ve veřejném životě ve vztahu k velkým projektům také organizovaná veřejnost, která už v minulosti několikrát ukázala, že se dokáže efektivně vymezit proti destruktivním nebo nepřiměřeným zásahům.

Vídeň se po desetiletích ekonomické stagnace, ale také experimentování v rámci „pomalého růstu“, probudila v roce 1989 do nové reality. Pád železné opony byl pro ní možná stejně přelomový, jako pro města bývalého východního bloku. V otevřené Evropě brzy našla svou (staro)novou pozici: brána do regionu střední a východní Evropy se pro

Vídeň stala novou geopolitickou realitou, které přizpůsobovala své ambice; rostoucím ambicím také odpovídalo tempo růstu počtu obyvatel. V horečném rozvojovém tempu Vídeň adaptovala své programy a rozvojové plány, instituce ale zůstaly stabilní; některé, jako ÖBB ještě posílily, když rozšířily portfolio svých činností o profesionální správu a development svých pozemků a nemovitostí a staly se jedním z hráčů výstavby ve městě.

8. 1. 2. Plánovací systém a kultura

Londýn a Vídeň disponují dvěma velmi odlišnými plánovacími systémy: na jedné straně precedens a vyjednávání, ponechané na lokální úrovni správy, na straně druhé silná centralizovaná byrokracie a systematickosti plánování. Velký projekt se nicméně do obou systémů vlamuje jako určitá plánovací anomálie. Velkým projektům bylo v minulosti vyčítáno, že obchází standartní plánovací, a často i demokratické procedury a vytváří sami pro sebe nová pravidla (mezi jinými např. Moulaert a kol., 2001). Je velkou otázkou, zda je to důvod k výčitce, nebo spíše logické vyústění reality výjimečného počínu v kontextu evropského plánování, a priori nastaveného na postupný vývoj relativně stabilizovaných území. Spíše, než systém jako takový se jako důležité jeví jeho dva aspekty: široké spektrum standardně využívaných plánovacích nástrojů a schopnost tyto nástroje a postupy inovovat.

Britský systém plánování se zdá být na požadavky velkých projektů obzvláště dobře vybavený. Je založený na principu precedentu, a tedy učení se z předchozích zkušeností, na individuálním vyjednávání povolení pro jednotlivé projekty, na artikulaci dopadu záměru na charakter a vybavenost okolí, na dojednávání vhodných kompenzací dopadu záměru na okolí a na přímé politické odpovědnosti za realizované záměry v měřítku městské části. K tvorbě kompetentních rozhodnutí je samospráva na nejnižší úrovni odborně vybavena úředníky – plánovači.

Výsledkem v případě King's Cross bylo několik inovací – např. tzv. hybridní plánovací povolení, které předkládalo vysokou podrobnost řešení u památkově chráněných staveb a volnější, flexibilnější regulaci u budoucích bloků novostaveb; tento způsob byl od té doby využit i u jiných projektů. Příspěvky developerů byly v souladu s prioritami městské části zacíleny na zlepšení života místních obyvatel v rámci celého jejich života – od školáků, přes zaměstnance až po rodiny, podařilo se také dojednat bezprecedentně vysoký podíl dostupného bydlení. Z hlediska institucionální stability byl londýnský přelom milénia velmi turbulentním obdobím, kterým aktéři navigovali projekt k jeho úspěšné realizaci.

Rakouský systém plánování spoléhá na byrokratický aparát a robustně nastavené procesy a programy, pro Vídeň je typická silná role města, politická reprezentace je po desítky let stabilní a v dobrém slova smyslu předvídatelná. Navzdory své byrokratické tradici a systematickosti v plánování má nicméně Rakousko s Velkou Británií společnou také tradici plánovacích inovací a kulturu institucionálního učení. Historicky si Vídeň prošla několika velkými vlnami proměn plánovacího systému, od poloviny sedmdesátých let (vídeňský model, měkká obnova a zapojování obyvatel), přes přelom milénia (reforma GB* i modelů podpory bydlení) až po desátá léta (další inovace podpory bydlení, transparentnost nástrojů).

V území LaHZP se tak Vídeň vrátila k inovativnímu vídeňskému modelu 70. let, mezitím zavedenému ve Švýcarsku jako „testplanung“ a testovala zde i nové přístupy k pojetí veřejného prostoru, mobility a tvorby sousedství. Aplikace a inovace právních a organizačních nástrojů a politik územního rozvoje je vepsána přímo jako jeden z cílů rozvojového plánu, schváleného v roce 2015 (Stadtentwicklung Wien a MA18, Rosenberger, 2014, s. 11). Zároveň už roky probíhá proces učení se, kdy z každého pilotního projektu, nové koncepce či záměru se zpracovává souhrnná zpráva, která poté vychází v sérii „Werkstattberichte“ – pro ponaučení kolegům i následovníkům (viz např. Temel, 2014).

Problémy jakéhokoli druhu – od systému parkování přes zajištění typologické a sociální různorodosti bytové výstavby až po způsoby zapojení obyvatel – byly v obou městech v minulosti mnohokrát řešeny, byly zkoušeny nové možnosti a přístupy. Konkrétní řešení na King's Cross nebo Wien Hauptbahnhof mají podhoubí v desítkách jiných projektů, a nyní často „jen“ sklízí plody předchozího plánovacího úsilí, aplikují osvědčené modely a posouvají je zase o kousek dál. Inovace vycházejí ze stabilních a dlouhodobých nástrojů, a v případě velkých projektů jsou zároveň jejich nutnou nadstavbou.

8. 1. 3. Velké projekty

Do podoby obou velkých projektů se propsaly v první řadě ambice města, deklarované politickou reprezentací, resp. konkrétními lidry (Londýn) nebo specifickou politickou kulturou (Vídeň). Dále společensky přijatelná míra regulací – co je akceptovatelné vyžadovat a očekávat ve vztahu soukromých a veřejných aktérů (individuální vyjednávání příspěvků v Londýně a systém podpory bydlení ve Vídni). Předchozí zkušenost z velkých projektů, resp. zjednodušený obraz nebo odkaz, který za sebou největší projekty předchozích období zanechaly (odstrašující příklady Canary Wharf a Stuttgart 21, ale také vídeňských velkých projektů nultých let). Podoba institucí, klíčových pro zajištění velkých investic (privatizace British Rail a institucionální posílení ÖBB; plánování na úrovni městských částí v Londýně a centrální celoměstské plánování ve Vídni). U velkých projektů platí snad více než u jiných stavebních počínů, že na kontextu záleží.

8. 2. Proces

8. 2. 1. Jak dlouho trvá příprava *Města na kolejích*?

Co to znamená připravit transformaci velkého železničního brownfieldu a jak dlouho to trvá? V celém komplexním procesu lze identifikovat několik klíčových milníků.

Milník č. 1: odsouhlasení budoucí podoby železniční infrastruktury s výhledem realizace – rozhodnutí o trasování železničních tratí, jejich uspořádání a podobě nádraží.

Přestavba nádraží a development okolních pozemků jsou z hlediska projektového řízení

dva odlišné projekty, s různými investory, s různými nároky na profesní způsobilost členů přípravného týmu a s různými harmonogramy. Samotnému rozhodnutí o tom, jak uspořádat železniční infrastrukturu, předcházejí studie proveditelnosti, které zohledňují náklady, zvýšení dostupnosti apod. a podléhají národním i mezinárodním zájmům a koncepcím. I za ideálních podmínek se jedná o časově náročný proces. Železniční infrastruktura je přitom pro výstavbu nové čtvrti při nádraží v zásadě podmiňující investicí, od níž se odvíjí další rozhodnutí v území. Do hry vstupuje také nutná koordinace s dalšími projekty, kterými je zpravidla zkapacitňován uzel městské veřejné dopravy.

Jak ukázal příklad King's Cross, rozhodnutí o vedení tratí a uspořádání stanice může být pro danou iniciativu fatální. Přípravné práce k developmentu čtvrti, které předchází tomuto milníku, jsou vysoce rizikovými aktivitami, které mohou přijít zcela vniveč, jak se přesvědčili aktéři první iniciativy z 80. let. Příklad Wien Hauptbahnhof ale zároveň ukázal, jak účelné je souběžně s návrhem železniční infrastruktury prověřovat také dopady na využitelnost okolních pozemků; bez přidané hodnoty v podobě rozvoje celého transformačního území včetně nákladového nádraží by velkorysý projekt kompletní přestavby hlavního nádraží byl hůře ospravedlnitelný.

Na King's Cross bylo infrastrukturní řešení připravováno intenzivně od roku 1993, ale ve variantách prověřováno už mnohem dříve. Výstavba nové infrastruktury v území potom následovala v letech 2001–2007, v období, v němž byla nová čtvrť teprve plánována; dopady tohoto načasování na možnost koordinace mezi oběma projekty byly zřejmé – koordinace proběhla v minimální míře. Ve Vídni bylo koncepční řešení nového uspořádání železničního uzlu načrtnuto v roce 1987. Finální rámcová koncepce průjezdného nádraží nicméně pochází z roku 2000, její detailní dopracování potom až z roku 2003. Příprava nové čtvrti následovala téměř paralelně, a také koordinace obou projektů probíhala souběžně (nicméně v rámci jasné hierarchie: nádraží je na prvním místě). Podobně i výstavba nádraží (2009–2014) se částečně překrývala s výstavbou nové čtvrti (2010–2023).

Milník č. 2: odsouhlasení masterplanu – konsensus nad způsobem zástavby.

Odsouhlasená dokumentace zástavby území – masterplan – byl v obou zkoumaných případech poměrně podrobný. Kdy ale začíná fáze plánování nové čtvrti, a co vše tato přípravná fáze zahrnuje?

Za prvotní fázi příprav mohou být považovány už iniciativy, které předcházely vzniku nakonec realizovaného plánu. Jak v případě King's Cross, tak v menší míře také u Wien Hauptbahnhof v tomto období vznikly důležité vztahy a vazby mezi aktéry, zejména mezi investory a architekty, ale také mezi investory mezi sebou nebo vůči zástupcům institucí. Účastníci zároveň dobře poznali limity území a ujasnili si hodnoty a očekávání, která s projektem poté spojovali i v „ostré fázi.“ V případě King's Cross došlo také k aktivizaci a organizaci veřejnosti, která významně promluvila do dalšího vývoje oponenturou mainstreamové vize rozvoje území. Na King's Cross lze toto období zařadit do let 1984–1996, na Wien Hauptbahnhof do období 1994–2003.

Za zcela zásadní fázi ve vývoji projektu řada aktérů napříč projekty označila období formování strategického a organizačního rámce projektu. V této fázi je určen zapojený okruh aktérů a pracovní skupina, proces jakým budou zhodnoceny pozemky a jakým způsobem bude toto zhodnocení vypořádáno mezi jednotlivými vlastníky. Mezi jednotlivými aktéry (vlastníky pozemků, developery, projekčními týmy) jsou nastaveny (obchodní, smluvní) vztahy. Obchodní ujednání měla v obou případech vliv na vizi rozvoje budoucí čtvrti a kapacitu výstavby. Na King's Cross šlo o období 1996–2000, v projektu Wien Hauptbahnhof o dobu mezi lety 2003–2007.

V případě King's Cross (2000–2006) v tomto bodě pokračovala tvorba masterplanu a proces vyjednávání dalších parametrů návrhu; ty byly de facto, kromě nastavení regulačního rámce, také rozšířením nastaveného organizačního rámce: další smluvní stranou, která se zapojila do vyjednávání o zhodnocení pozemků, se stali zástupci městské části Camden (úředníci-plánovači a politici). V případě Vídně (2004–2006, resp. 2008 UVP) byl proces tvorby masterplanu součástí procesu formování organizačního rámce; až na základě podrobnější a schválené dokumentace došlo k zasmluvnění vzájemných vztahů jednotlivých partnerů. Období tvorby masterplanu je spojeno s vizualizací budoucí podoby území; se vstupem externích autorit (památkáři, celoměstská nebo naopak místní správa, plánovací autority); s tvorbou komunikační strategie a zapojením veřejnosti.

Milník č. 3: dokončení výstavby

Mezi schválením masterplanu či zastavovacího plánu a zahájením výstavby se stále ještě nachází řada dalších kroků: zpracování podrobnější projektové dokumentace, vypořádání někdejších smluvních vztahů, vázaných k provozu železnice (King's Cross) nebo detailní nastavení smluvních vztahů mezi partnery (Wien Hauptbahnhof).

Přes proměny záměrů – funkční i prostorové změny, mění se poptávku, kolísavý ekonomický cyklus – spějí oba zkoumané projekty k realizaci. Na King's Cross bude dle předpokladů výstavba ukončena po dlouhých 24 letech (2001–2025). Na Wien Hauptbahnhof, téměř dvojnásobně velkém území v ekonomicky mnohem slabším městě, byla výstavba nádraží i nové čtvrti dokončena po 14 letech výstavby (2009–2023). Ucelené dílčí lokality však byly dokončeny v kratších termínech. Oba projekty se nicméně nachází v optimistickém spektru scénářů, kdy výstavba dokončena buď byla, nebo k dokončení téměř nevyhnutelně směřuje.

Celková délka procesu, od formulování infrastrukturního záměru přes rozhodnutí o konkrétním řešení železničních tratí a podobě nádraží, formování iniciativy, masterplanning až po výstavbu je počítána na desetiletí. Konkrétně v případě King's Cross jde o 32 let (1993–2025), v případě Wien Hauptbahnhof o 36 let (1987–2023). To je devět volebních cyklů, pracovních produktivních období v životě průměrného člověka, třetina století.

8. 2. 2. Komentář k vybraným fázím přípravy

Identifikace problému a hledání jeho řešení

Přestavba King's Cross i Wien Hauptbahnhof byla výsledkem mnohaleté potřeby řešit nedostatečnou železniční infrastrukturu. Celý infrastrukturní megaprojekt byl ovšem po velkou většinu 20. století utopií. Teprve v souhře technologického pokroku, prostředků a konkrétních ekonomických a geopolitických impulsů se otevřelo okno příležitostí, ve kterém dávalo smysl přestavbu skutečně realizovat.

V případě Vídně byla tou mnohaletou potřebou výstavba centrálního průjezdného nádraží, konečným impulsem ke spuštění akce otevření Evropy a natrasování mezinárodní železniční sítě, jejímž významným uzlem se Vídeň mohla stát. Samotný názor na to, jak má být průjezdnost zajištěna a co to znamená – hlavní průjezdné nádraží – prošel nicméně zajímavým vývojem. Původní myšlenka z počátku 90. let 20. století se řídila heslem co nejméně zasahovat do stávajícího stavu. Ke dvěma stávajícím koncovým nádražím, která se sbíhala v Südbahnhof, by byly přistavěny průběžné koleje a na nich vystavěno další nádraží. Minimální úsilí by také přineslo minimální efekt: Část uzlu by stále zůstala neprůjezdná; problém dvou koncových tratí a výškově a provozně spleťtého uzlu by to jen zafixovalo a rozšířilo; a pozemky uvolněné pro rozvoj nové zástavby by byly minimální. Myšlenka komplexního řešení přestavby uzlu pomocí jednoho průjezdného nádraží se ujala už v roce 2000. Otázka, které pozemky by měly být uvolněny pro další výstavbu, byla ale ještě dlouho otevřená, a to i během urbanistické soutěže z roku 2004. Kompletní reorganizace železniční dopravy a další majetkové přesuny, kdy ÖBB koupily pozemky pošty, nakonec uvolnila pro rozvoj celé více než 100ha území a umožnila maximální development tak, jak ho známe dnes.

Pro Británii bylo zcela klíčové dohnat léty nastřádaný infrastrukturní dluh na vysokorychlostním propojení s kontinentální Evropou. Výstavba CTRL byla zásadním modernizačním projektem, který srovnal britskou železnici s tím nejlepším evropským standardem. V samotném Londýně nicméně dlouho soupeřily dva konkurenční způsoby realizace trati a terminálu: podzemní terminál na King's Cross byl uvolnil pro development dvojnásobný rozsah pozemku, jeho výstavba by ale znamenala nepředstavitelné náklady, které by se zhodnocením pozemků těžko podařilo pokrýt. Pozemní terminál St Pancras, navzdory záboru pozemků a nové infrastrukturní bariéře, nakonec zvítězil mj. kvůli trasování, které přineslo synergický efekt také pro mezilehlá území, nejen pro koncové terminály.

Formování strategického rámce a management projektů

Budoucí úspěch projektu King's Cross lze zpětně zmapovat až do fáze formování aktuální iniciativy, vztahů a očekávání, a nastavení finančního rámce vypořádání mezi jednotlivými partnery. V tomto ohledu byla iniciativa a přístup LCR, Argent, městské části Camden, ale i Britské vlády v lecčem ojedinelé a pro průběh projektu určující. V první řadě Britská vláda neprodala pozemky, ale souhlasila s jejich vložením do společného podniku s vítězem tendru, konsorciem LCR. V druhé řadě souhlasila s celkovým finančním vypořádáním až po získání plánovacího povolení, a tedy po získání konkrétnější představy o jejich zhodnocení. Konsorcium LCR tak nebylo tlačeno

k rychlému zhodnocení a prodeji, a tomuto nastavení uzpůsobilo svojí strategii včetně výběru developera. Toho vybíralo ne na základě výkresu řešení území, ale na základě sdílení hodnot o konsenzuálním kvalitním rozvoji území, které budou držet dlouhodobě ve svých portfoliích. Podařila se také dohoda s dalším vlastníkem pozemků, firmou Excel, která souhlasila jak s navrženým dlouhodobým scénářem, tak s procentuálním podílem na zhodnocení celého území. Cestu ke kvalitnímu rozvojovému plánu byla nakonec ochotna ujit (a zafinancovat) také městská část Camden. Každé z těchto rozhodnutí přitom bylo pro další vývoj klíčové.

Cesta k úspěchu to přitom byla poměrně trnitá. Finančnímu schématu výstavby CTRL uškodily některé objektivní příčiny (např. pokles cestujících po požáru v lamanšském tunelu). Pro utlumení jejich dopadu neměl soukromý provozovatel dostatečné prostředky a do projektu tak musel vstoupit stát. Samotný organizační rámec potom prošel zátěžovým testem finanční krize z roku 2008; její dopady znamenaly ve Vídni dočasné utlumení aktivit, nikoli fundamentální ohrožení existence zainteresovaných investorů a developerů tak, jako v Londýně.

V případě Vídně je pozoruhodné spojení ÖBB a města, které bylo díky projektu Wien Hauptbahnhof formalizováno v městském orgánu projektového managementu, který se zabýval výhradně velkými projekty na nevyužívaných pozemcích dráhy (PWB). Zásadní kapitolou přípravy vídeňského nádraží byla kultura rozpočtové kázně a plánovacího pořádku, kterou internalizovaly Rakouské spolkové dráhy ve svých manuálech a procedurách. V prostředí velkých infrastrukturních projektů, kde je překračování rozpočtů a harmonogramů notorickým zlovykem, jde o absolutní anomálii, a je pozoruhodné, že se podařilo jak časový rozvrh, tak finanční stránku nebo management rizik naplánovat realisticky (Flyvbjerg, 2017; Flyvbjerg a kol., 2003).

Zároveň je z výpovědí aktérů patrné, že plánování a projektování v oblasti železniční infrastruktury je nesmírně přesné, svázané s termíny finančních nástrojů, ale i jízdních řádů a navazujících infrastrukturních investic (Engel, 2012; Gabler, 2007). Plánování nové čtvrti je tak ve vynuceném „závěsu“ za přípravou infrastruktury, a je na architektch a plánovačích, aby se vklínili do vzácných momentů, v nichž lze zkoordinovat podstatné náležitosti, uvést parametry infrastruktury a rozvoj okolní čtvrti do požadovaného souladu. Ve Vídni toto pochopili a zareagovali, mj. založením speciálního týmu managementu projektů na bývalých železničních plochách. I tento koordinační tým pracoval velmi disciplinovaně; jak lakonicky poznamenal Andreas Schwab, ušetřených 51 mil euro z veřejného rozpočtu nakonec kupodivu vůbec nikoho nezajímalo (Schwab, 2022).

Plánování

Samotný plánovací proces byl v případě Vídně spíše standardní procedurou; v případě King's Cross šlo nicméně o úkaz, který dalece vybočuje z normálu – šest let bylo naplněno neuvěřitelně intenzivní prací rozsáhlých týmů, a to jak na straně developera Argent, tak na straně plánovačů městské části Camden. V tomto rozsahu a intenzitě šlo i v podmínkách Londýna o unikát. Jak upozornil někdejší ředitel společnosti Argent: dnes je nerealistické, aby nějaký developer šest let plánoval vznik nové čtvrti tak, jako oni na počátku milénia (Roger Evans v Bishop a Williams, 2016, s. 198). King's Cross tak i svým

procesem plánování – od té doby neopakovatelným – přispívá ke své pověsti výjimečného, a tedy nestandardního projektu. Poměřovat projektem King's Cross jakýkoli další development je tak velmi zavádějící.

Komunikace

Poněkud otevřenou otázkou zůstává významu různých forem zapojení obyvatel v procesu přípravy velkých projektů. V obou zkoumaných projektech drželi okruh aktérů se zásadními rozhodovacími pravomocemi velmi úzký; bylo to pro ně cestou, jak vůbec dospět k úspěšné realizaci a neutopit proces v dlouhých debatách nebo ho nezadít rozhodovací paralýzou velkých kolektivů. Veřejnost byla ke konzultacím přizvána až ve chvíli, kdy padla zásadní rozhodnutí (trasování železnice, typ nádraží, základní urbanistické řešení). Tento fakt bývá v případě projektu Stuttgart 21, nechvalně proslulého masovými protesty, uváděn jako hlavní důvod enormní eskalace konfliktu (Novy a Peters 2012, s. 137).

Přesto nelze ani v jednom případě, na základě této zkušenosti, proces zapojení obyvatel odepsat jako zbytečný. Jak ukázal případ King's Cross, konzultace s obyvateli měly konkrétní i méně hmatatelné výsledky. Na základě veřejné poptávky došlo k realizaci bazénu a komunitního centra, tlak veřejnosti také upevnil vyjednávací pozici městských plánovačů, kteří tak kromě vybavenosti dojednali také vysoký podíl dostupného bydlení. Byly to konzultace s veřejností, které nejvíc ovlivnili vnitřní kulturu developera Argent a upevnili jejich vztahy s institucemi. Ani jeden z případů se navíc nestal nechvalně proslulým příkladem široké občanské opozice, naopak, u významné většiny obyvatel byl přijímán kladně, což zdaleka není zanedbatelný výsledek, přestože ve srovnání s progresivnějšími participativními přístupy se to může zdát málo.

Povolování

Pro povolovací proces ve Vídni byla klíčová jednomyslná politická podpora, které se projektu Wien Hauptbahnhof dostalo. V Londýně byla situace – navzdory enormnímu úsilí během fáze plánování – mnohem nepřehlednější a méně jednoznačný. Plánovači i developer, ve snaze vyhnout se situaci, kdy by povolovací pravomoc byla odebrána městské části, nastavili speciální komunikační kanály vůči okruhu rozhodujících institucí (starosta, památkáři). Informovanost vůči zastupitelům městské části, kteří byli pro schválení plánu v rozhodující pozici, však i kvůli osobním animozitám poněkud vážla. Povolení projektu tak bylo nakonec výsledkem napínavého politického dramatu s trochou náhody.

Etapizace výstavby

Na etapizaci výstavby je kladena řada nároků: kromě realizace po celcích, v nichž na dopravní a technickou infrastrukturu navazuje výstavba budov, jsou z praktického hlediska první fáze výstavby koncipovány tak, aby development dával finančně smysl. Zároveň je ale nutné, aby první etapy mohly ve střednědobém horizontu fungovat nezávisle na dosud nezrealizovaném developmentu, ale aby zároveň dobře založily fungování celé budoucí čtvrti a vytvořily její image. Dalším etapám bývá ponechána

určitá míra flexibility s ohledem na nejasnou budoucnost: ekonomickou situaci a měnící se potřeby.

Jak ukázali zkoumané příklady, etapizace je politikum. Na King's Cross developpeři realizovali základní páteřní systém veřejných prostranství tak, aby jedna z prvních významných realizací – škola Central Saint Martins College – byla dobře přístupná; přístupnost území zároveň zajistila zanesení místa do mentální mapy Londýna, přestože okolní parcely zůstávaly ještě několik dalších let nezastavěné. Aktéři projektu Wien Hauptbahnhof pomocí etapizace především racionalizovali stavenišť, a to včetně jeho environmentálního dopadu (na rozdíl od King's Cross minimalizovali přesuny zeminy). Identitu a vztah k místu nicméně budovali jinými cestami (např. Bahnorama).

8. 2. 3. Stabilita dohody nad podobou nové čtvrti

V takto dlouhých časových horizontech vyvstává otázka, co je tou hodnotou urbanistického návrhu, kterou bude ve formě regulativů záhodno udržovat ještě po dvaceti letech? A které faktory jsou nebo dokonce by měly být proměnlivé? Jak vypadá regulace, která je dostatečnou zárukou ochrany veřejného zájmu a zároveň poskytuje dostatečnou vůli pro potřebu změn, která v mezičase nutně vyvstane? Jakou expiraci má v určitém čase platná dohoda nad způsobem zástavby konkrétního území – a může tato dohoda přestat platit, aniž bychom si toho všimli?

King's Cross i Wien Hauptbahnhof byly regulovány poměrně podrobnou dokumentací, která byla s přibývajícím léty tu více (Víděň), tu méně (Londýn) aktualizována. Změny, kterými prošla závazná dokumentace ve sledovaných případech, jsou velmi různorodé, a postihují celou škálu tvorby prostředí: Ve Vídni byla přepracována celá lokalita, když došli reprezentanti města k závěru, že samotný rámec pro jednotlivé parcely už není funkční (LaHZP); nebo byly přepisovány parametry zástavby jednotlivých bloků architektonickými soutěžemi: měnila se výška, hmotová skladba, typ stavební čáry a její vztah k uliční čáře, funkční využití; zachováno bylo trasování ulic a celkové objemy funkcí. Změny v dokumentaci na King's Cross byly dílčí, ale o to více diskutované: slučování drobnějších parcel v jednu velkou tak, aby nové uspořádání vyhovělo novému velkému majiteli; nebo úspěšná licitace developpera o snížení požadovaného objemu dostupných bytů.

Aktéři projektu King's Cross zdůrazňovali, že schéma návrhu musí být dostatečně pevné vůči faktorům, u kterých není zbytlí: pozemky, finance, souhlasy nejsou k diskusi. Zároveň musí být dostatečně flexibilní vůči faktorům, nad kterými není kontrola možná: ekonomické cykly, změna politického či plánovacího rámce, dopad nových technologií a fluktuace realitního trhu. Pro King's Cross představovala extrémní zátěžový test návrhu ekonomická krize z roku 2008, která nastoupila v citlivém období zahájení výstavby. Zatímco prostorové schéma i projekt jako takový přežil, funkční skladba se ani v obdobích hojnosti nepřesunula směrem k vyváženějšímu poměru kanceláří a bydlení, tedy k řešení, ke kterému měli developpeři díky flexibilně nastavenému plánu otevřené dveře. Ke stabilitě plánu nicméně mohla přispět samotná etapizace výstavby: v prvních fázích došlo k výstavbě větší části veřejných prostranství, a tento „zabudovaný masterplan“ byl posléze naplňován zástavbou jednotlivých parcel.

Stabilita plánu King's Cross je provázaná s procesem developmentu pozemků. Dlouhodobé společenství developera a investorů včetně majitelů pozemků (KCCLP) je majitelem „King's Cross Estate“ – na svých pozemcích staví či rekonstruuje, stavby poté dál drží ve svém vlastnictví a pronajímá je. KCCLP je subjektem, jenž byl u celého procesu od plánování až po realizaci většiny objektů, a z logiky věci je jakýmsi neformálním garantem toho, že se celý koncept nepromění, že nepřijde někdo s diametrálně odlišným názorem na to, jak má být území zastavěno. Do vyjednávání mohou vstoupit jen obzvláště silní klienti – tak jako Google, který od KCCLP koupil pozemky pro své vlastní sídlo a pravidla zástavby změnil (jde o jednu z největších komerčních akvizic posledních let ve Velké Británii). Touto optikou viděno se dlouhé období příprav masterplanu vyplatilo, protože přineslo urbanistické garance, za nimiž si v zásadě stojí jak veřejný sektor, tak developer.

Oproti tomu obchodní model projektu Wien Hauptbahnhof s touto stabilitou jediného subjektu počítat nemohl, přestože v situaci dvou veřejných investorů se jedná o určitý paradox. ÖBB držel pozemky ve svém vlastnictví jen do chvíle prodeje soukromým komerčním či nevýdělečným developerům, přičemž tato chvíle nastávala v různé fázi životního cyklu záměrů. Podmínka uspořádání architektonické soutěže, která měla mandát přepsat závaznou regulaci ze zastavovacího plánu, byla de facto bianco šekem pro nové majitele a jejich architekty; a ti toho v maximální míře využili (čtvrť Quartier Belvedere). Pozemky, prodávané na základě soutěží stavebníků, soutěží pro Quartierhaus nebo Bauguppe, byly pouštěny ze zřetele dvojice centrálních investorů města a ÖBB až na základě vysoutěženého návrhu s konkrétními parametry. Podoba vysoutěžených návrhů se v tomto případě od regulace příliš nelišila (Sonnwendviertel). Zatímco v lokalitách blokového města byla podrobná regulace poměrně spolehlivým garantem budoucí podoby výstavby – ostatně tak, jak je tomu i ve stabilizovaných a víceméně homogenních územích vídeňských předměstí –, v obchodní a smíšené čtvrti Quartier Belvedere tato podrobná regulace ve skutečnosti garantuje parametry v podrobnosti jednoduchého schématu. Podrobně zpracovaný a poté patnáctkrát aktualizovaný plán se tak v tomto případě jeví jako ne zcela adekvátní způsob regulace území.

Nelze se přitom odvolat na to, že by londýnský plán byl fundamentálně méně podrobný nebo konkrétní; opak je pravdou. Oproti středoevropskému prostředí má v celé soustavě plánů velkou váhu slovo oproti výkresu. Vize rozvoje území, stejně jako strategie a rozvojové plány městské části se obejdou zcela bez výkresů, resp. pouze se schematickými skicami. Rámcové plánovací povolení (outline planning permission) sestává z textů i výkresů – zkreslených systémových vrstev. Jednotlivá veřejná prostranství jsou naopak zpracována v detailu koncepční studie; s vyřešením funkce a charakteru, skladby uličních profilů, rozmístění jednotlivých prvků včetně mobiliáře a návrhu povrchů. Domy jsou v tomto detailu řešeny jen, pokud požívají památkovou ochranu, přičemž ty jsou předmětem jiného plánovacího povolení než urbanistický záměr. Bylo by chybou britskou plánovací flexibilitu zaměňovat za vágnost nebo snad neurčitost.

8. 2. 4. Masterplan jako autorské dílo?

Proces urbanistického navrhování byl u obou projektů koncipován jako společná práce několika kolektivů. Co nepřekvapí u návrhu dopravní infrastruktury, v níž vítězný Wiener Team byl složen z řady specializovaných firem, může být u urbanistických návrhů trochu překvapivé, a nese to také určitá úskalí.

V urbanistické soutěži o návrh masterplanu vídeňského hlavního nádraží zvítězily dva návrhy: společný projekt Ernsta Hoffmanna a Theo Hotze, a projekt architekta Alberta Wimmera. Protokol ze zasedání poroty, návrhy obou týmů a výsledný masterplan však hovoří jednoznačně: od zastřešení nástupišť přes uspořádání blokové struktury a tvar a umístění parku až po uspořádání hlavních veřejných prostranství, finální masterplan je rozpracováním návrhu týmu Hofmanna a Hotze (*Expertenverfahren...*, 2004; *Aufgabestellung...*, 2004; Klotz, 2005).

Také proces navrhování masterplanu pro lokalitu Leben am Helmut-Zilk-Park (LaHZP) byl koncipován jako společná práce více týmů. Tzv. kooperativní workshop, nebo také soutěžní dialog (kooperatives Verfahren) byl koncipován jako spolupráce šesti týmů během čtyř společných workshopů. Jak vyplývá ze záznamu celého procesu (Temel, 2014; Denk, 2016), organizace kooperativního workshopu měla jisté mezery. Nebylo například jasně definováno, co má být výsledkem – zda každý tým v dialogu s ostatními vyvine svůj návrh, nad kterým porota rozhodne, nebo zda má být na konci hotový jeden společný návrh. Celý proces se tak nesl v duchu enormního nasazení a frustrace jednotlivých týmů. Před posledním společným workshopem se všichni účastníci neoficiálně sešli a architekt Max Rieder převzal iniciativu: spojil dosavadní návrhy, přepracoval místa střetů, a výsledný – méně podrobný, ale konsensuální návrh, potom týmy prezentovaly na posledním společném workshopu.

K návrhu King's Cross byly developerem záměrně přizvány tři týmy, které měly značně odlišný přístup k urbanismu: od tvůrce, pracujícího s tradičními urbánními vzorci a historickými předobrazy, přes kancelář s velmi současným přístupem k navrhování až po tým krajinářů, specializující se na veřejná prostranství. Jejich spolupráce byla vyzdvihována; různorodost přístupů se stal způsobem, jak vytvořit robustní osnovu pro různé architektonické vstupy.

8. 2. 5. Aktéři procesu a jejich dynamika

Díky přímému svědectví Petera Bishopa (Bishop a Williams, 2016) máme unikátní vhled do zákulisí přípravy projektu King's Cross. Některá z jím popisovaných úskalí poukazují na to, jak který z aktérů vnímal svoji roli; respektive jakou roli přisuzovali své či jiným organizacím či institucím. Emblematickým byl v tomto spor uvnitř městské části Camden. Plánovači se chtěli vyvarovat veřejného vyšetřování s povolovacím procesem mimo Camden za každou cenu, tedy i za cenu konfliktu, který v důsledku toho nastal uvnitř městské části. Z dostupných pramenů je zřejmé, že mezi předsedou komise, která měla rozhodnout o udělení plánovacího povolení, Brianem Woodrowem a vedoucím camdenských plánovačů Peterem Bishopem, panovala profesní i osobní animozita. Podstatu sporu lze zredukovat na to, jak který z nich vnímal legitimitu rozhodování o takto významných projektech – zatímco Peter Bishop stál o to, aby měla městská část

možnost dojednat podobu návrhu a výši a charakter kompenzací dle svých schopností, Brian Woodrow v tom viděl nevhodné spolčování úředníků s developery. Je ironií, že to byl nakonec on, kdo byl vyšetřován pro podezření z porušení neustrannosti.

Obdobný spor o vnímání vlastní role nastal mezi městskou částí Camden a místními protestujícími občany, sdruženými v rámci organizace KXRLG. Kdo reprezentuje místní komunitu v prostředí, které se během několika málo let radikálně sociálně proměnilo? Zástupci KXRLG věřili, že jsou to oni: tradiční usedlíci, kterým leží osud jejich čtvrti na srdci, aktivní místní obyvatelé, kteří už bezmála dvě dekády sledují a oponují návrhy na King's Cross i dění v širším okolí. Zástupci městské části naopak věřili, že zastoupen má být i názor těch skupin obyvatel, které se tradičně komunitních setkání ani neúčastní a jejich hlas by tedy nezazněl – např. etnických menšin (v Camdenu především skupin původně z Bangladéše, Somálska nebo Číny) nebo žen. Z jejich pohledu byl hlas tradičních aktivistů málo inkluzivní, a tedy nedostatečně reprezentativní. Tento přístup přinesl na jednu stranu konflikt se zástupci KXRLG, na druhou stranu ale také všeobecně dobré přijetí projektu u různých široce definovaných skupin obyvatel.

V procesu formování strategického rámce také dochází k (více či méně explicitnímu) vyjednání okruhu aktérů, kteří mají mít možnost do chodu projektu promlouvat. Jak přiznali hlavní aktéři projektu King's Cross, městští plánovači a zástupci developera, cílem vyjednávací strategie bylo omezit počet subjektů, které měly mít v procesu přípravy rozhodující slovo. Vůči nim nastavili speciální komunikační strategii a ostatní byli eliminováni (Bishop a Williams, 2016). V případě Vídně byla struktura řízení projektu přísně hierarchická, kdy čím více se rozšiřovaly pracovní skupiny, tím méně rozhodovacích pravomocí měly. Na vrcholu řídicí hierarchie potom stál hlavní projektový manažer, který byl součástí ÖBB Infrastruktur; užší řídicí tým neměl více než šest členů (Hartig, 2015).

Z takto ohraničených rozhodovacích pravomocí do velké míry vycházely i možnosti zapojení veřejnosti a rozhodnutí, co má být vůbec předmětem veřejného jednání. Přestože u obou projektů probíhala masivní informační a komunikační kampaň, z hlediska načasování i charakteru aktivit, které vůči veřejnosti hlavní nositelé projektů vyvíjeli, bylo zřejmé, že veřejnost neměla být nikdy v roli toho, kdo rozhoduje o podstatných náležitostech rozvoje, kdo by měl moc prosadit zásadní změnu směřování projektu.

Zajímavý vhled do dynamiky mezi hlavními aktéry a veřejností popisují účastníci projektu King's Cross (Bishop a Williams, 2016; Edwards, 2009). Dle jejich vzpomínek zde musel existovat propastný rozdíl mezi tím, jak budoucnost území King's Cross viděli někteří místní obyvatelé, a jaká měla být jeho budoucnost v kontextu Londýna. Představu King's Cross jakožto zóny příležitostí a místa zhmotnění globálních ambic města nastavil Londýnský plán, ale do určité míry šlo také o zvnitřněné přesvědčení zástupců městské části. Takto koncipovaný projekt stvrdil i finanční rámec projektu, kdy zhodnocení pozemků (zejména pomocí kancelářské výstavby) mělo pomoci financovat výstavbu CTRL. Z pohledu místních skupin byl záměr maximálního vytěžení pozemků v zásadě špatně. Prioritou měly být potřeby místních obyvatel, bydlení, nové parky a komunitní vybavenost; a nebyli spokojeni s tím, že městská část v tomto nehájí zájmy

svých obyvatel. Zástupci městské části správně tušili, že takto zásadní střet filosofí by zřejmě ani sebelepší participace nevyřešila; což dlouholetá jednání, zakončená soudním odvoláním, nakonec potvrdila.

Z hlediska komunikace projektu s veřejností je patrné, že Vídeň má v oblasti participace dlouholeté zkušenosti. Atraktivní informační centrum s vyhlídkovou věží přitáhlo jako určitý marketingový prvek k projektu pozornost a taky nabídlo platformu, na níž bylo možné setkání organizovat. Komunikace kolem vídeňského projektu se od prvopočátku stáčela na profánnější, méně ideová témata žité zkušenosti nových a stávajících obyvatel, na sdílení jejich těžkostí při osidlováním nově vzniklého území a na vzájemné komunikaci potřeb. Ztělesněním tohoto komunikačního směru jsou aktivity GB* nebo zřízení pozice ombudsmana, konkrétní osoby, která je v kontaktu s veřejností a flexibilně zprostředkovává řešení problémů

Zatímco proces vzniku projektu Wien Hauptbahnhof lze vidět jako dobře fungující sled úředních a manažerských postupů, jeho proponenti zdůrazňují důležitost individuálních aktérů, kterým na projektu záleží a kteří ho aktivně posouvají dále (Hrncir 2018; Schwab, 2022). Projekt King's Cross je na tom velmi podobně, což lze vysledovat ze srovnání tvrdých parametrů projektu a výsledků. Pozemky pro development se nacházely ve vlastnictví British Rail; nicméně obchodní ujednání, kterým přešly na konsorcium LCR v rámci kontraktu výstavby vysokorychlostního spojení, nespécifikovalo objem ani charakter zástavby, veřejnou vybavenost ani podíl dostupného bydlení. Parametry iniciativy se tedy ničím neliší od projektů 80. let, kdy British Rail pojímala strategicky významné pozemky ve svém majetku jako aktivum; nikdy v minulosti ani v současnosti nebyla subjektem, zodpovědným za development těchto pozemků. Zodpovědnost za budoucí rozvoj byla ponechána na dynamice soukromého developera a městské části Camden; jejich zástupci potom pojali zodpovědnost za kvalitní výsledek jako osobní úkol, do něhož se pustili o vlastní iniciativě – systémovému nastavení navzdory.

8. 3. Uzel a místo

Samotná fyzická podstata nově vzniklé části města je nesmírně stabilním a dlouhodobým výsledkem procesu transformace nádraží a okolních pozemků. Nové uspořádání železniční infrastruktury a nově založená uliční síť v současné perspektivě nemají maximální životnost, po jejímž uplynutí by bylo možné očekávat nějakou zásadní proměnu. Srovnej stabilitu nově založené uliční struktury nebo bariér tělesa železnice na jedné straně a trvalost efektu rozpočtové kázně, výsledků konzultací s veřejností nebo dobové politické ambice na straně druhé.

Zejména v oblasti urbanismu je přitom enormně složité dojít ke kvalitnímu a dlouhodobě udržitelnému výsledku; jak lze ostatně vidět také u řady dnes neoblíbených nových čtvrtí. Současná postmoderní společnost je na jednu stranu sešňerovaná technickými normami a předpisy, na stranu druhou je pluralitní ve smyslu spektra možných řešení rozmanitých problémů a úkolů. Kapitola uzel a místo rozplétá různé

kvalitativní i kvantitativní aspekty nově vzniklé fyzické skutečnosti: nového uzlu a nové čtvrti.

8. 3. 1. Integrace uzlu a místa

Teoretický rámec uzlu a místa hovoří o jejich dichotomii. O konfliktu, který vzniká z různých nároků, které se vztahují k nádraží a jeho okolí jakožto uzlu, ale zároveň místu. Centrální nádraží a přilehlé pozemky jsou v Bertoliniho modelu uzlem/místem pod obzvláště silným tlakem obou těchto sfér; vysoký potenciál uzlu i místa si říká o vysokou míru vyjednávání mezi jejich zájmy. Zkoumané příklady nabídly hned několik perspektiv na tuto problematiku.

Především je mezi projektem železniční (či obecně dopravní) infrastruktury a projektem developmentu okolních území jasná hierarchie. Infrastruktura má přednost, plánování nové čtvrti dotahuje, napravuje a zaceluje dopady technického vstupu uvnitř města v míře, která odpovídá sebevědomí plánovačů a charakteru vztahů mezi klíčovými jednotlivci a organizacemi. Spíše než o koordinaci rovnocenných projektových partnerů šlo v obou zkoumaných případech o otázku, jak kultivovat a zobytnovat dopravně nesmírně zatížené prostory, kterými nádraží jako intenzivní uzly nevyhnutelně jsou.

O významu obytnosti a kvalitách veřejných prostor v okolí nádraží lze přitom mluvit i jazykem technickým, precizním. Zásadním faktorem, který rozhodne o budoucím úspěchu železniční dopravy, je celkový zážitek z cesty – „door-to-door trip.“ Tedy to, nakolik se nádraží stanou skutečně intermodálním přestupním uzlem, v němž různé další druhy dopravy budou kompenzovat slabé stránky železniční dopravy, zejména flexibilitu a dostupnost. S určitou samozřejmostí se mluví o službách a dalších přidružených funkcích, které jsou povinnou součástí cestovatelského zážitku; ale i tyto funkce, mají-li spolupůsobit v rámci nádraží, musí být plně prostorově integrované: ve smyslu absence bariér i konektivity geometrie uliční sítě (space syntax; Mulders-Kusumo, 2005; Trip, 2007). Předcházení vzniku různých druhů bariér je v prostředí centrálních uzlů-míst nákladné, z hlediska dopadů na kvalitu místa a atraktivitu prostředí (a jak zdůrazňují někteří autoři, s tím spojený komerční úspěch projektů) jde o významný faktor (Trip, 2007). Integrovaný dopravně-urbanistický projekt je cílem, ke kterému by měla města na kolejích v ideálním případě vždy směřovat (Berg a Pol, 1998). Prostupnost území pro pěší zajišťuje distribuci cestujících v malém měřítku a má efekt především z hlediska dobrého napojení lokality na své okolí tak, aby výhody větší dostupnosti sdílelo i bezprostřední okolí nádraží: tak, aby okolí, které se formálně nachází v pěší dostupnosti nádraží, bylo pěšky dostupné pěšky také funkčně.

Ještě nedávné, před-přestavbové zážitky ze zkoumaných nádraží přitom svědčily o vítězství dopravy nad vším ostatním. Vídeňské nádraží Südbahnhof, až do svého uzavření roku 2009 největší a nejvytíženější nádraží v Rakousku, postupnými ad hoc přístavbami během druhé poloviny 20. století nakumulovalo řadu problémů; především provozních, ale nakonec i problémů estetiky a reprezentace. Do sebe uzavřený areál, přebujelý a s obtížemi fungující dopravní uzel se zanedbaným a degradovaným okolím vyvolával potřebu radikální proměny. Lapidárně to shrnul hlavní plánovač Christoph Hrnčir – Südbahnhof bylo jedním z nejošklivějších nádraží v Rakousku (Hrnčir, 2018).

Bariéry železnice

Železnice vytvářela bariéry v území od svých prvopočátků. Přestože odpadl dým z parního provozu, některé technologické limity z doby příchodu železnice do měst se u nových vysokorychlostních tratí ještě zpřísnily: poloměry zatáček a maximální sklony tratí, délky nástupišť a především robustnost konstrukce pro kolejové vedení těžkých souprav, jsou technickou daností, jíž se městské prostředí přizpůsobuje. Tratě už navíc nevstupují do řídkce osídlených okrajů měst nebo chudinských předměstí, jako tomu bylo v polovině 19. století, ale do hustě osídlených městských center.

Dnešní úroveň znalostí, vývoj materiálů, technických řešení a množství prostředků umožňují realizace ambiciózních přestaveb železničních uzlů, které byly ještě před několika málo lety z říše sci-fi. I současné možnosti mají své limity, které se v území projevují. Tunelová řešení, prostupné mostní konstrukce nebo multifunkční objekty integrující nádraží jsou často tak nákladná, nevyzpytatelná a komplikovaná, že jejich realizace stále nepřichází v úvahu, a i ve 21. století zůstávají významné části železniční infrastruktury na povrchu, bez zjemňujících opatření a kamufláží.

Zejména u hlavních nebo významných nádraží je železniční infrastruktura v území nepřehlédnutelná. Zachovat či vytvořit v jejím okolí městské prostředí – prostupné, bezpečné, přívětivé, obytné a s přirozenou sociální kontrolou je opravdovou výzvou. Jak se ukazuje na zkoumaných příkladech, infrastrukturní projekt definuje hranice a okraje území, příležitosti k propojení s okolím a projektanti developmentu okolí s nimi pracují, jak jen jim to okolnosti dovolí.

Do okolí King's Cross i Wien Hauptbahnhof vstoupila železniční infrastruktura na vyvýšeném tělese s dlouhými opěrnými zdmi nebo náspy a lokálními možnostmi prostupu. Londýnští plánovači prověřovali ex post, během realizace, možnosti dodatečného překonání dlouhých bariérových úseků na severozápadě řešeného území, ať už podchody nebo mosty, ale bez většího úspěchu. Ve Vídni, kde probíhala průběžná koordinace mezi návrhem infrastruktury a města, přinesla realizace několik konkrétních technických řešení: byly navrženy nové prostupy a mosty, stávající průchody pod kolejištěm byly rozšířeny.

Jak ale pojednat dlouhé opěrné stěny nebo náspy, které v území vznikly, a to jak na straně developmentu, tak na druhé straně kolejí? V Londýně je známému uživateli prostředí známo, že se nemůže dostat do určitých sousedních částí města. Přímo v samotném území ale bariéry železnice nejsou, díky urbanistickému řešení, přímo patrné nebo alespoň příliš prominentní: jsou ukryté za hradbou domů, v jejich servisním zázemí, nebo tvoří (z velké části slepé) fasády podél nádraží. Ve Vídni umístili podél části opěrných zdí další dopravní infrastrukturu (vjezd do podzemního parkoviště, parkovací domy, komunikace vyšší třídy na straně Arsenalu) nebo rubovou část developmentu (Parkapartments am Belvedere), v jiných částech se více snažili tyto prostory zobytnit, např. pomocí uměleckých instalací v jednom z průjezdů (12 Töne) nebo intenzivnějším osvětlením. Na jednu stranu technická řešení přinesla řadu možností překonání bariéry železnice, na stranu druhou vznikla jaksi mimoděk řada nových bariér; nejvíce patrné je to v jižním předprostoru nádraží až po Alfred-Adler-Straße, který je z hlediska vlastností nové uliční struktury místem nejlépe integrovaným,

a tedy s největším potenciálem umístění centrálních funkcí; charakter zástavby s ohledem na dlouhé opěrné zdi využití tohoto potenciálu ale není nakloněno.

Integrace nádraží a jeho bezprostředního okolí

Jak ukázal příklad transformace nádraží King's Cross, šlo ve skutečnosti o soubor mnoha samostatných projektů infrastruktury, urbanismu a veřejných prostranství. Organizační vyčlenění infrastrukturních staveb a městské výstavby je cestou, jak vůbec tyto po všech směrech náročné záměry realizovat. Nechtěným vedlejším produktem větší efektivity jsou třecí plochy, které by se vzájemnou koordinací, mohlo podařit eliminovat; ačkoli příklad Vídně naopak ukázal, že ani průběžná koordinace nemusí vždy stačit. V těchto třecích plochách mezi infrastrukturou a urbanismem potom vznikají netěsnosti, „mezery“ mezi projekty.

V Londýně k realizaci přívětivějšího rozhraní mezi nádražími, stanicemi a okolními veřejnými prostranstvími došlo jednak tlakem shora (koordinace kvůli pořádání Olympijských her, nesouhlas památkářů s předkládaným řešením demolice Great Northern Hotel), jednak iniciativou konkrétních aktérů, která šla nad rámec nutného minima (rekonstrukce náměstí před nádražím King's Cross, oprava hotelu St Pancras Chambers).

Ve Vídni se nepodařilo zrealizovat návrh větší cílené integrace dodatečným architektonicko-urbanistickým návrhem odjezdové haly nádraží a jejích předprostorů. Zejména v jižní části území, v návaznosti přednádražního prostoru na původní uliční síť Favoriten, má stávající řešení jistý deficit. Návaznost severním směrem se naopak podařilo dílčími kroky zlepšit i přes mohutnou dopravní bariéru vídeňského Gürtelu, která dle kritiků mohla být řešena také radikálněji směrem k většímu zobytnění.

Nádraží jako uzel a místo

Dualita uzlu a místa se střetává v charakteru samotných nádraží, která už dávno nejsou jen prostorem pro cestující; resp. člověk cestující zde může také nakoupit, využít služeb, pracovat, zabavit se, a totéž zde může dělat také někdo, kdo vůbec vlakem nepřijel.

Vídeňské BahnhofCity má ambici necílit pouze na cestující, nabízí klasický sortiment obchodních center. Také rozložením funkcí jsou jasně identifikovány dvě víceméně rovnocenné skupiny uživatelů. Cestujícím jsou k dispozici přehledné komunikační prostory se srozumitelnými přestupními vazbami a základními službami – obchodní pasáž. Na ní bezprostředně v přízemí a prvním podzemním podlaží navazují snadno přístupné obchodní prostory. Až v druhém plánu za obchodním centrem se nachází další služby pro cestující (úschovna zavazadel, prodejní přepážky, čekárna či modlitebna, a také přístup do podzemních garáží). Kromě komerční povahy prostoru nádraží může v tomto rozmístění hrát roli i fakt, že jen 14 % cestujících využívá dálkovou dopravu a jsou tak hlavními uživateli jmenovaných služeb.

Webové stránky nádraží St Pancras zdraví návštěvníky heslem „St Pancras International – tam, kde se setkává gastronomie, nakupování a kultura s cestováním, vše pod jednou ikonickou střechou.“ (*St Pancras*, nedatováno). Na cestě k opravdu multifunkčnímu

nádražím je St Pancras v mnoha ohledech průkopníkem. Opravdu speciální je kulturní program, kdy se přímo v otevřených prostorách nádraží konají už i tradiční kulturní akce spojené s hudbou a poezií. Speciální režim umožňuje práci ve vybraných kavárnách a restauracích bez nutnosti konzumovat – během dopolední, kdy obsazenost restaurací nebývá vysoká, se tak nádraží mění na velké sdílené kanceláře. Výběr obchodů a služeb je pečlivě kurátorovaný tak, aby zajistil spektrum služeb a zážitků; nejnižší segment trhu, např. řetězcové fast foody, zde nicméně k nalezení nejsou. Prostory pro cestující byly navrženy velkoryse, po vzoru letišť – s odjezdovou a příjezdovou halou. Změnu ve fungování prostor přinesl Brexit; provozovatel se snaží adaptovat na nové bezpečnostní procedury, zdržení v odbavování nicméně způsobuje cestujícím dlouhé čekání a přináší diskomfort, před kterým někteří z nich utekli z letecké dopravy (*Eurostar*, 2023). Nádraží King's Cross získalo rekonstrukcí nové prostory odbavovací haly, v níž jsou kromě služeb pro cestující převážně obchody, kavárny a bistra.

8. 3. 2. Železniční (dopravní) uzel

Přestavba železničních uzlů je náročnou investicí, která je provázaná s řadou dalších dopravních a jiných stavb a záměrů; v součtu je tak závislá na řadě dalších aktérů.

V případě vídeňského Hlavního nádraží se obzvláště silně ukazuje problém provázanosti železniční infrastruktury, která je investicí státu, a související adaptací uzlu veřejné dopravy, který je v gesci města. Anabáze, kterou projekt ušel na cestě k plánovanému a nakonec nerealizovanému napojení na další linku metra je dokladem, že ne všechna rozhodnutí se podaří ideálně zkoordinovat tak, aby vedla k co nejlepšímu výsledku. Stávající linka metra U1 byla na pokraji kapacity už před výstavbou Hlavního nádraží; a přestože přestavba uzlu veřejné dopravy Südtirolerplatz/Hauptbahnhof byla bezpochyby náročnou operací, která vedla ke zlepšení přestupních vazeb, kapacitu se navýšit nepodařilo. Místo se tak z hlediska možností lokální distribuce cestujících nestalo významnějším uzlem; jiná vídeňská nádraží (Westbahnhof, Meidling) jsou ve skutečnosti lépe zapojená do sítě veřejné dopravy, než Hlavní nádraží.

Bez dodatečných analýz je poměrně obtížné interpretovat změny v dostupnosti lokality, resp. dopravní efekt výstavby či přestavby jednotlivých nádraží. Zřejmé je, že v každém ze zkoumaných měst měla výstavba jiný význam; a to vůči organismu města i vůči širšímu regionu. Symbolická hodnota je v obou případech vysoká.

Výstavba Wien Hauptbahnhof a navazujících infrastrukturní staveb přinesla Vídni zásadní reorganizaci železničního uzlu, provozní změny včetně nové koncepce nákladové dopravy, celkové zprůjezdnění a navýšení kapacit. Dálkové vlaky byly přesměrovány na Hlavní nádraží, čímž byl umenšen význam jiných stanic, zejména Westbahnhof nebo Franz-Josefs-Bahnhof. Došlo k přímému propojení regionů s vídeňským letištem. Naopak investice do podobně masivního zkapacitnění městské veřejné dopravy nenásledovaly, což podporuje dojem, že hlavní nádraží je především projektem strategickým, s nadměstským, regionálním a díky propojení hlavních evropských tras TEN-T možná s celoevropským významem.

V Londýně výstavbou terminálu výrazně posílil uzel St Pancras – King's Cross, a založil do budoucna zárodek svého dalšího rozšiřování o navazující vysokorychlostní trať na sever Anglie (High Speed 2 z nádraží Euston). Mezinárodní vlaky byly přeměrovány z Waterloo, které tím přišlo o svůj status mezinárodního nádraží. Masivní investice do přestavby uzlu veřejné dopravy, zdvojnásobení kapacity stanice metra a optimalizace výjimečného trans-londýnského propojení Thameslink přinesly z hlediska průjezdnosti obrovského londýnského uzlu alespoň opticky menší efekt – Londýn zůstává městem s množstvím koncových tratí, které se v dílčích případech (London King's Cross St Pancras) daří propojovat. Strategický význam rychlého spojení s Paříží a Bruslem je nicméně neoddiskutovatelný, a přepravní podíly železnice vůči letadlu hovoří jednoznačně v její prospěch.

8. 3. 3. Funkční a charakterová stratifikace

Nádraží v centrech měst byla historicky místem kontrastů: epicentrum městského života v předprostoru odjezdové haly, která se do veřejného prostranství obracela svým majestátním průčelím; a periferie v okolí technického zázemí trati a kolejiště. Tato dvojí tvář nádraží byla zpravidla zafixována dalším vývojem, kdy okolí odjezdových hal stahovalo další městské funkce a přetvářelo metropolitní veřejná prostranství, zatímco k zázemí železnice přirůstaly obytné čtvrti s bydlením nižšího standardu (Nilsen, 2008; Kellet, 2007). Dlouholetá stabilita této stratifikace je pozoruhodná, jak ukazují příklady z Vídně (Belvedere vs. Favoriten) i Londýna (Euston Road vs. Sommers Town).

S novými návrhy přišla snaha zajistit, aby žádná strana kolejí nebyla „ta špatná.“ Přesto je u obou projektů patrné určitá funkční i charakterové členění, které reaguje na přítomnost rušného dopravního uzlu. Už území o nižších desítkách hektarů jsou rozdělena na lokality velmi intenzivně využívané (obchodní, zábavní, veřejné) a lokality více klidové, převážně rezidenční s polosoukromými prostory. Navzdory deklaracím o smíšených čtvrtích oba návrhy také dodržují určité „funkční zónování,“ kdy smíšení funkcí je realitou pouze při celkovém zprůměrování.

Hybnou silou dnešních transformací území v okolí nádraží je vidina jejich dostupnosti a atraktivity; předpoklad, že okolí nádraží může být novým centrem města. Ostatně jde o potenciál, který už nádraží jednou v historii uměla proměnit. Primární zóna – oblast v pěší dostupnosti nádraží – je teoreticky popsána jako místo nejintenzivnějších obchodních aktivit (Pol, 2008). Z historických i některých současných projektů jsou známy strategie maximální kumulace intenzivních funkcí (megastruktury – transferia), oba zkoumané projekty se však vydaly cestou střízlivějšího návrhu nádraží, které je doplněno o obchodní vybavenost a přidružené (leč samostatné) projekty obchodních čtvrtí s vysokou koncentrací kanceláří, obchodů a hotelů. Šlo tedy o racionální oddělení investic, odpovědností, rozpočtů a harmonogramů, jejichž provázání může být pro velké projekty značně ohrožující (Bentham pro Sanders, 2016).

V území, nacházejícím se dále od nádraží, bývá naopak tendence podpořit rezidenční charakter umístěním parků a dalších veřejně přístupných prostranství s pobytovou kvalitou a rekreačním využitím. I obytné části jsou nicméně intenzivní městskou zástavbou, která se někdy více (ve Vídni), někdy méně (v Londýně) vztahuje k

charakteru okolních čtvrtí. V případě Vídně se v periferních polohách vůči uzlu etablovaly hned dvě charakteristické lokality: Sonnwendviertel, vytvářející nový okraj Favoriten, a LaHWP jako svébytný „ostrov“ mezi parkem a kolejištěm, s vlastním dopravním režimem i charakterem zástavby a veřejných prostranství. V Londýně je situace mírně odlišná; primární zóna vyzařuje daleko za svůj obvyklý perimetr. Odráží se to v „destinačním“ charakteru celého území, bez ohledu na konkrétní funkční využití – v absenci běžných služeb a obchodů, nebo v charakteru veřejně přístupných prostranství. Primární zóna navíc disponuje unikátní atmosférou, vzniklou z kombinace centrální obchodní čtvrti s tech-hubem a kreativními průmysly.

8. 3. 4. Urbanistické a architektonické řešení

Architekti projektů King's Cross a Wien Hauptbahnhof se pohybovali na poli současného pluralitního urbanismu a architektury, ve kterém vedle sebe mohou fungovat velmi odlišné přístupy.

Důležitou podmínkou vytvoření živé čtvrti King's Cross bylo lidské měřítko, jehož nastavení výrazně pomohly historické budovy a prvky. Regent's Canal tvoří nejnižší vrstvu návrhu – lze projít podél kanálu územím, aniž by ho člověk spatřil. Zachované historické budovy tvoří další 1-2 podlažní úroveň, v případě dominanty Granary – dnes UAL i vyšší. Základní výšková hladina je 7-9 podlaží, nad tuto hladinu se zvedají jen jednotlivé výškové akcenty v podobě věží nebo převyšovaných traktů. Výška nejvyšší úrovně se odvíjí od chráněných strategických pohledů na věž katedrály sv. Pavla – napříč územím se zvyšuje směrem k severní části území, kde je několik 16podlažních a jedna 27podlažní věž. Navzdory absenci mrakodrapů jde o velmi intenzivní zástavbu, kterou ale kompenzuje velké množství přiměřeně dimenzovaných veřejných prostranství: jak uvádějí propagační materiály, více než 40 % rozlohy území je nezastavěno.

Plán byl od začátku koncipován jako osnova, do které bude možné vkládat budovy v různém stylu. Novostavby se však – alespoň v prvních fázích výstavby – držely svým designem značně při zemi; a vytvářely spíše nenápadné pozadí bohaté krajiny historických objektů. Nejvíce patrné je to v okolí St Pancras Square, kde novostavby převažují, a jejich nenápadnost tak naráží na své limity. Radnici městské části Camden s významnou čtvrtovou vybaveností je vytykáno, že připomíná svým designem i umístěním běžnou kancelářskou budovu. V případě nové londýnské centrály amerického Googlu se zase střetl požadavek nenápadnosti designu s požadavkem po výjimečné stavbě, a původní návrh od studia AHMM, prohlášený za „nudný“ tak dostala k přepracování architektonická studia Thomase Hatherwicka a BIG.

Lidské měřítko a nenápadný, kultivovaný design jsou vysoce žádanými komoditami, zároveň jsou ale v rozporu s potřebami velkých klientů, jakými jsou právě Google nebo Meta. Na základě požadavků společnosti Google došlo ke spojení několika původně oddělených parcel tak, aby vznikl dům o potřebné kapacitě 93.000 m². Tomuto domu, dokončovanému v roce 2023, se přezdívá Landscraper – jde o „skyscraper“ o výšce známého londýnského mrakodrapu Shard, jen položeného na délku. Společnost Meta také stála o pronájem podobně kapacitních kancelářských prostor; část jejího sídla se vešla do podélného bariérového domu na Canal Reach, další část kanceláří je ale

rozeseta v několika různých domech v severní části území. Je zřejmé, že kapacitní monobloky by lépe odpovídaly potřebám velkých nájemců, byly by ale těžko slučitelné s lidským měřítkem, které bylo základním stavebním kamenem urbanistického návrhu.

Ve Vídni mělo stávající prostředí a jeho limity na vývoj urbanistického projektu jen slabý vliv. Z historických stop nebylo dochováno zhora nic. Navzdory chráněným pohledovým osám, prověřování výšek v souvislosti s blízkostí ochranného pásma UNESCO nebo nově schválené koncepci výškové zástavby se projekt vyvinul směrem k mnohem většímu množství mnohem vyšších staveb, než se kterým počítal původní (vítězný a schválený) urbanistický koncept. Na rozdíl od řady „na divoko“ vyrůstajících výškových staveb z let devadesátých a nultých, oblast Hlavního nádraží lze alespoň považovat za celoměstsky významnou obchodní lokalitu s dobrou dostupností veřejnou dopravou; a jako taková své výškové stavby od začátku hájí.

Velká část zástavby kolem vídeňského Hlavního nádraží vykazuje nápadnou „soutěžní“ architekturu, což je v každém jednom případě výsledkem konkrétního procesu, jímž vznikala návrh zástavby daného domu či bloku. Ve čtvrti Quartier Belvedere se tak stalo na základě architektonických soutěží jednotlivých investorů-developerů, ve čtvrti Sonnwendviertel zpravidla procedurami, v nichž se o výstavbu na konkrétní parcele ucházeli stavebníci s konkrétním architektonickým návrhem.

Vídeň je unikátní realizací novostavby nádraží v centrální poloze. Architekti zde hledali přiměřenou typologii i ztvárnění stavby, jež mívá obvykle více než staletý předobraz (tak jako v případě Londýna). Ikonické „diamantové“ zastřešení nástupišť je nejvýznamnějším vizuálním znakem nového nádraží. Standardní drážní materiály a jejich zpracování byly nahrazeny trvanlivějšími a luxusnějšími variantami. Na architekturu samotného nádraží byl kladen velký důraz, měla ztělesnit symboliku projektu významného v regionálním, středoevropském měřítku.

8. 3. 5. Management různorodosti

Při vzniku zcela nové čtvrti dochází k určité plánovací totalitě: vše je naplánované. S trochou nadsázky lze říci, že i rozhodnutí do některých sfér nezasahovat je plánovacím rozhodnutím. V otázce míry tohoto plánování lze rozeznat v zásadě dva odlišné přístupy:

V tom prvním lze nabídnout volný rámeček – infrastrukturu – nové čtvrti, a nechat další vývoj na nabídce a poptávce. V centrálních lokalitách s prvotřídní dopravní dostupností lze očekávat usídlení vysoce výdělečných funkcí a aktivit: pomyslné uchycení výhonků globální sítě obchodu a služeb, a pokud vůbec bydlení, tak v luxusním segmentu. V určitém období byl tento model pro západní společnosti lákavý, byl cílenou strategií, na jejímž základě vznikly např. londýnské čtvrti Canary Wharf nebo development na nádraží Liverpool Street Broadgate. Nové cíleně budované obchodní čtvrti si nicméně uchovaly svojí monolitickou podobu, a svým vysoce komerčním charakterem vytváří ve městech svého druhu areály.

Druhý přístup pracuje s předpokladem, že je možné a dokonce nutné podřídit určitému záměru i děje, které by se v dlouhodobě se vyvíjejícím, vitálním a harmonickým městě

děly přirozeně. V nové čtvrti, v níž chybí rozmanitost stáří a vybavenosti budov nebo ekonomické síly nájemců, a která je pod enormním komerčním tlakem, lze simulovat živou, různorodou městskou čtvrť ještě předtím, než se jí nový development po mnoha letech (snad) opravdu nestane. Vytváření centrálních monofunkčních areálů, ač komerčně úspěšných, bylo mnoha urbánními teoriemi vyhodnoceno jako nežádoucí. Investice do nové čtvrti musí posílit město jako celek, tedy i konkrétní sousední čtvrti, abstraktní celkové HDP už není absolutní hodnotou ve chvíli, kdy kvůli fragmentaci město ztrácí soudržnost, prostupnost a zhoršuje se jeho bezpečí.

Určitý management různorodosti nových, komerčně exponovaných čtvrtí u velkých centrálních nádraží je myšlenkovou odnoží managementu jiných území s jednostrannou zátěží: turismem zatížených historických center, obchodních domů nebo některých sídlišť. Plánovat různorodost lze na několika úrovních:

a) management tvorby sousedství – v obou zkoumaných případech, ale pro King's Cross to platí obzvláště, byly dočasné aktivity zejména v počátcích osidlování území nástrojem komunikace, způsobem jak přilákat návštěvníky a spojit s novou čtvrtí pozitivní zážitky a identitu. Na King's Cross tak vznikla komunitní zahrada, venkovní tělocvična, jezírko nebo centrum pro zprostředkování pracovních příležitostí. V obou případech se odehrály umělecké přehlídky, které reflektovaly transformaci území, konaly se prohlídky místa a tematické procházky či projížďky. V Londýně, který je specifický soukromou správou veřejných prostranství, funguje tým pro vytváření programové náplně pro hlavní náměstí i po dokončení výstavby. Hlavním epicentrem veřejného života bylo od začátku náměstí Granary s vodotrysky a prostorem pro velké kulturní akce. V posledních letech se využitelná plocha rozšiřuje o další veřejná prostranství – nákupní galerii Coal Drops nebo parkově upravená nábřeží Regent's Canal. Ve Vídni jsou to naopak dlouhodobé aktivity veřejného sektoru (GB*), které tmelí komunitu propojováním a facilitací soukromých aktivit (komunitní zahrady, sousedské trhy apod.).

b) management využití parteru – toto platí obzvláště pro Vídeň, v níž jsou ale i jiní průkopníci obsazování parteru vybranými obchody a službami, jmenovitě městská čtvrť Seestadt Aspern. V rámci developmentu Hlavního nádraží přesto došlo k řadě zásahů: od limitu rozsahu obchodní plochy na nádraží přes kurátorský výběr nabídky služeb a obchodů v parteru v rámci soutěží stavebníků (LaHZP) až po aktivity Vídeňské obchodní komory nebo GB*, jež vytvářeli příležitosti pro synergie mezi obchodníky. Na King's Cross využil developer přímých pobídek, kdy lákal vytipované služby nabídkou finanční spoluúčasti na vybavení provozovny. Stopy pečlivého výběru nese i sestava obchodů a služeb na obou londýnských nádražích.

c) různorodost bydlení – jak Vídeň, tak Londýn mají stabilní dlouhodobé nástroje k zajištění určitého podílu bytů ve standardu dostupného bydlení. Skladba bytů z hlediska dostupnosti bývá v případě velkých projektů, a oba zkoumané příklady to potvrdily, obzvláště sledovaným tématem. Kromě čím dál akutnější krize bydlení může být důvodem prostá velikost projektu: objem bytů v té či oné kategorii může významně vychýlit charakter celé čtvrti, jednotný management projektu zakládá možnost vytvořit sociálně různorodé prostředí. V obou případech se byty v kategorii dostupných pohybují

kolem 40 %, v absolutních číslech a v podílu bydlení jako takového jde ovšem o zcela jinou situaci.

V obou případech bylo dbáno také na typologickou různorodost: v Londýně se licitovalo o množství a rozložení bytů pro velké rodiny, konečné počty byly založeny na sociologicko-demografické studii. Ve Vídni různorodost zajišťují podmínky konkrétních výzev, které vždy stanoví jiný požadavek (vícegenerační bydlení, extra úsporné jednotky), nebo s ní přišli přímo stavebníci v rámci jednotlivých soutěží (Baugruppe jsou nezřídka zformovány jako společenství lidí kolem určitého zájmu, který budou ve svém domě provozovat).

Vídeň je v zjišťování pestrosti bydlení světovým šampionem, a ani velký projekt Wien Hauptbahnhof není výjimkou. V území se tak nachází byty v různých formách vlastnictví (nájemní i vlastnické bydlení v systému tržního i městem podporovaného bydlení a družstevní vlastnictví), v různých sociálně inovativních formách (mezigenerační bydlení, různé formy co-housingu, mikro-prostory pro podnikání, hybridní prostory pro bydlení i práci) a s bohatou společnou vybaveností (od společných místností s kuchyní, přes střešní terasy po společné dílny, opravny kol a prádelny).

Z hlediska různorodosti bydlení projekt King's Cross naopak vytvořil určitou výjimku. Nadstandardně vysoký podíl dostupných bytů byl výsledkem dohody, na jejímž základě dostupné jednotky nad rámec zákonného požadavku budou spadat do kategorie tzv. intermediate housing – tedy podpory středně příjmových domácností. Pro tyto skupiny Argent navíc přišel s vlastním produktem bezúročných půjček. Tato dohoda byla motivována snahou nevytvářet v rámci území příliš sociálně polarizované prostředí; neboli – nemísit bydlení pro velmi bohaté s byty pro velmi chudé.

d) pracovní prostředí – na rozdíl od bydlení, ekonomická a velikostní zrnitost prostor pro práci nepodléhala ani v jednom případě žádnému schématu či regulaci. Na King's Cross se ukazuje, že určitý typ kancelářských prostor (pro začínající podnikatele, start-upy, sdílené kanceláře) je navázaný spíše na univerzity, případně jsou provozovány městskou částí. Pozoruhodným konceptem jsou sdílené „kanceláře“ v rámci restaurací na St Pancras mimo špičku. Na Wien Hauptbahnhof fungují komerční sdílené kancelářské prostory a dále soukromé prostory pro konkrétní typ profese (malířské ateliery, dům pro architektky apod.).

8. 3. 6. Udržitelnost

Velké projekty při nádražích jsou někdy prezentována jako a priori udržitelné – protože je z logiky věci příznivější zrecyklovat vnitroměstský brownfield, dobře napojený na veřejnou dopravu, než zastavovat zelené plochy za městem. Rozšíření této perspektivy promýšlí Paul Lecroart:

„Uspořádání hustých urbánních jader kolem uzlů sítě veřejné dopravy nabízí alternativu k používání soukromého automobilu. Nedostatek sociálního mixu a generačního mixu některých projektů však může mít nepříznivé dopady na mobilitu, na přístup k zaměstnání a na přístup domácností s nízkými příjmy k městským službám. Nadměrná hustota měst – někdy pod tlakem soukromého

sektoru – která je v projektech nedostatečně kompenzována vytvářením zelených ploch může ve výsledku odporovat zásadám udržitelného rozvoje: zaprvé proto, že může usnadnit vytváření městských tepelných ostrovů, a za druhé proto, že může povzbudit obyvatele měst k hledání únikových strategií... a je známo, že „víkendová mobilita“ obecně vede k vysoké spotřebě energie z fosilních paliv.“ (Lecroart, 2007, s. 38.)

Klimatická krize představuje každým rokem nové a aktuálnější výzvy pro udržitelný rozvoj měst; vyostřování a urychlování některých trendů, vedoucích k obytnějším městům, přinesla také pandemie covidu-19. Zatímco sociální udržitelnost – vytváření férových podmínek pro stávající i budoucí obyvatele různých sociálních skupin – se jeví jako akutní problém, na jehož řešení městské správy intenzivně pracují mj. pomocí programů dostupného bydlení nebo managementem funkcí, klimatická krize jako by u konkrétních zkoumaných projektů stála až na vedlejší koleji.

V Londýně byla environmentální udržitelnost spíše úlitbou zájmovým skupinám a položkou ve spodní části seznamu priorit, než vážně promyšleným tématem. Stejně jako ve Vídni zde bylo realizováno několik technických opatření (dálkové chlazení, udržitelné zdroje energie, certifikace budov, mobilní recyklace stavebního odpadu), zatímco z hlediska zavádění systémových, měkkých nebo režimových opatření, jako je nakládání s vodou v krajině nebo zavedení systému chytré sdílené mobility, situace není tak příznivá. Zároveň už ke konci období realizace projekty čelily kritice za to, jak málo v oblasti adaptace a mitigace dopadů klimatické krize dělají.

Lze jen spekulovat, proč právě tyto dva projekty působí takové zklamání. Ze svědectví aktérů (Schwab, 2022; Hrcir, 2018) lze odvodit, že v průběhu několika málo let mezi přípravou projektu a jeho dokončením došlo k zásadnímu posunu veřejného diskurzu stran environmentální udržitelnosti. Od okrajového tématu pro několik málo zainteresovaných se stala celospolečenským problémem a ústředním kritériem při hodnocení kvality života ve městě. Projevy této názorové změny lze najít v mj. v kritice vídeňského projektu v aspektech jako je dopravní plánování nové čtvrti nebo nevyužití příležitosti předcházet vzniku tepelných ostrovů a realizovat intenzivnější opatření adaptace na změny klimatu (Schwab, 2022). Z nedávných propagačních materiálů projektu King's Cross je tato proměna patrná také. Opatření, která byla během projektování dodána jaksi z povinnosti, jsou nyní výkladní skříní developera. A naopak opatření, která učiněna nebyla, se nyní snaží kompenzovat podle svých možností. Dozvídáme se tak např. o tom, kterak si projekt odpracoval historicky zabudované emise oxidu uhličitého v rámci environmentálně odpovědných projektů v Číně a Keni (KCCLP, 2021).

Velký projekt může být na jedné straně laboratoří urbánních přístupů a inovativních řešení; na straně druhé je to ale stále velký projekt s určitou setrvačností, s dlouhým obdobím mezi myšlenkou a realizací, a s řadou konfliktních priorit městského rozvoje. Pro Londýn a Vídeň nultých let environmentální udržitelnost nebyla zásadním společenským tématem; obě města, ač každé v jiném měřítku, řešila především problémy rapidního růstu počtu obyvatel, ale i svých ambicí. Otázkou bylo, jak obojí zhmotnit únosným způsobem.

Výzkumníci z barcelonského Institutu globálního zdraví (ISGlobal) podrobili kritice kritéria, která konstituují pověstnou vídeňskou kvalitu života. Došli k závěru, že používané žebříčky kvality života nezohledňují faktory, jako je zdraví a distribuce environmentálně nepříznivých jevů napříč městem. Překračování různých mezinárodních doporučení a standardů v oblasti zdravého prostředí (expozice znečištění a hluku, tepelné ostrovy, dostupnost zeleně apod.) jsou zodpovědné za 8 % předčasných úmrtí ve Vídni, a zkracují život průměrného obyvatele Vídně o 199 dnů. V mezinárodním srovnání se nejedná o špatný výsledek, jak však upozorňují výzkumníci, vzhledem k pověsti Vídně je poměrně znepokojivý (Khomenko a kol., 2020).

Vídeň, jak mívá ve zvyku, i na tuto výzvu pružně reaguje. V roce 2021 zde byl aktualizován program městské obnovy (Stadterneuerung); iniciativa pod názvem WieNeu+ má hledat mitigační i adaptační odpovědi na současné výzvy klimatické krize. Jinou cestu ukazují také novější velké projekty, jako Seestadt Aspern nebo Nordbahnhof, neřkuli jiné zahraniční projekty, např. Lynettenholm v Kodani, které uvažují o udržitelnosti systematicky a oproti oběma zkoumaným projektům velmi radikálně ve snaze dostat svým závazkům uhlíkové neutrality nebo zajistit co nejlepší adaptaci na změnu klimatu: hospodaří s dešťovou vodou a s odpady nebo dbají na příznivé mikroklima, počítají celkovou uhlíkovou stopu i posuzují udržitelnost typu zástavby. Významnou součástí těchto koncepcí je přehodnocení podmínek pro automobilovou dopravu.

8.3.7. Regulace (automobilové) dopravy

Na centrálních nádražích – opět v duchu Bertoliniho modelu uzlu a místa, v němž se jedná o lokality pod enormním tlakem – dochází ke střetu dvou protichůdných požadavků. Za prvé, požadavek plné multimodální konektivity pro všechny druhy dopravy, tedy včetně té automobilové tak, aby uzel dosáhl svého potenciálu: maximální dostupnosti. Za druhé, požadavek na vědomé utváření obytného prostředí, posilování parametrů „místa“ tak, aby nově vzniklé prostředí bylo nejen dostupné, ale také atraktivní. Na průsečíku těchto požadavků se nachází fakt, že dostupnost jinými druhy dopravy vytváří dobré předpoklady pro regulaci využívání automobilů.

Strategie vyvíjené pro konkrétní lokalitu se nacházejí v kontextu celoměstských opatření nebo jejich absencí. Řada zahraničních příkladů ukazuje, že nízkoemisní zóny nebo plošné regulace odstavu automobilů lze efektivně doplnit opatřeními na úrovni čtvrtí či lokalit. V tomto menším měřítku je možné provozovat funkční systémy sdílené mobility, nastavovat jednotné podmínky pro zásobování nebo zavádět specifické plošné limity pro parkování v závislosti na dostupnosti kapacitní veřejné dopravy. Zcela aktuálně některá západní velkoměsta navíc otestovala pilotně řadu návrhů dopravního zklidnění ulic během koronavirové krize, a i z těchto zkušeností mohla posléze čerpat.

Úvahy o hledání rozumné míry v přístupu k automobilům se pohybují po liniích přístupnosti – možnosti parkování – omezení užívání. Vídeňský příklad ukázal dva extrémy: zkapacitněné okolní komunikace a některé nové, pro automobily velkoryse pojaté ulice, stejně jako množství parkovacích míst zlepšuje podmínky pro využívání automobilů. V lokalitě LaHWP naopak funguje systém sdílené mobility i dispoziční

řešení, která odrazují od vlastnictví i užívání automobilu. V Londýně je přístup i základní obsluha umožněna, jak o tom svědčí řada K+R míst, ale okolní síť nebyla kvůli novému projektu zkapacitňovaná; tedy ani nepočítá s náporem automobilů, který by proporčně odpovídal nové čtvrti. Množství parkovacích míst je radikálně omezeno a rozmístění v území limituje jejich užívání. Navržená opatření se navíc časově i ideově potkala s prosazovanými celoměstskými opatřeními (zavádění nízkoemisních zón a snížení požadavků na parkování). U obou projektů, v nichž aktéři uplatňovali dopravní politiku – King's Cross a čtvrť LaHZP – byla část automobilů umístěna ve společném parkovacím domě či domech. Automobil tak není po ruce, což je jeden z regulačních prvků jeho využívání.

Náhled do zákulisí jednání na King's Cross ukázal, že veřejná správa byla připravena prosadit mnohem radikálnější dopravní regulace než soukromí developeři, obávající se zájmu konzervativních klientů (Bishop a Williams, 2016). Přesto lze i finálně dojednané kompromisní limity a opatření označit za velmi ambiciózní.

8. 3. 8. Vrůstání nové čtvrti do okolí

Letitá přítomnost nádražních areálů, do sebe uzavřených, špinavých míst, se zpravidla otiskla do jejich bezprostředního okolí způsobem, který překvapí svou setrvačností. Stratifikace lícové a rubové části nádraží se ještě 150 let po jeho vzniku projevuje ostrými rozdíly v naději na dožití, příjmech, nezaměstnanosti a kvalitě života obecně. K zadním částem nádražních areálů dorůstaly periferie okolních čtvrtí, morfologie okolního města reagovala na velké neprostopné „prázdnou,“ které se v jeho okolí rozprostíralo. Obzvláště patrné je to v Londýně, kde se okolní uliční síť od nádražního areálu záměrně odklonila ještě během výstavby poválečných sídlišť.

Nádražní perimetry měly navíc své vlastní areálové cesty, jen málo související s okolní uliční strukturou. V území King's Cross se nacházelo množství historických a posléze památkově chráněných objektů, orientovaných na vnitřní provoz areálu tak, jak fungoval během zlatého železničního věku; kromě průmyslových a dopravních staveb šlo také o pozůstatky dělnického bydlení. Areál vídeňského nádraží Südbahnhof měl svou vnitřní, zvenčí těžko pochopitelnou logiku, kdy se v sevření kolejí nacházelo dvojité zázemí obou nádraží, ale také rozsáhlé poštovní centrum pro jižní sektor Vídně.

Jak podpořit srůstání sociální i prostorové? Plánovači a developeři měli k dispozici dříve zmíněné nástroje managementu různorodosti: v první řadě měli možnost podpořit vznik čtvrti, která bude sama o sobě různorodá (zajištění dostatečného množství dostupného bydlení a různorodost funkcí), v druhém plánu potom vytvářet příležitosti pro setkávání napříč hranicemi. Na King's Cross byl uveden v život event-management developera Argent, v území byly umístěny některé komunitní funkce a vybavenost, v první řadě úřad městské části, a byly zavedeny nástroje pro zvýhodnění místních obyvatel při náborech na pracovní místa v lokalitě. Ve Vídni sehrál podobně aktivní úlohu GB* a jeho management sousedských aktivit a obchodní komora WKW, propojující původní i nové obchodníky. V obou městech bylo nástrojem dialogu také umění. Veškeré tyto aktivity lze popsat jako vědomou a intenzivní de facto sociální práci; ani u jednoho z projektů nebylo riziko vzniku cizorodého sousedství podceněno. Dalo by se říci, že

město i soukromník v obou případech kompenzuje absenci některých tvrdých, stavebních opatření, která by pro srůstání vytvořila dobré předpoklady:

Prostorové srůstání bylo v obou případech podpořeno částečnou snahou o překonání fyzických bariér, především železničních, ale i jiných dopravně zatížených prostor (Gürtel) a navázání zpřetrhané či nikdy nevytvořené uliční sítě. Vídeň vytvořila množství nových spojení, která překonávají těleso železnice; naopak promarnila šanci na komplexní blokovou sanaci sousední části Favoriten, na propojení s Favoritenstraße a prozatím nevytváří podmínky ke vzniku lokálních center v místech, kde je uliční síť nejvíce integrovaná (Zeddel, 2015). Naopak na dlouhé hranici srůstu, kterou má nová čtvrť se Sonnwendviertel, lze identifikovat přirozené zóny interakcí (Sennet, 2015): vzdělávací kampus Sonnwendviertel nebo supermarkety v jižní části území jsou nebo mohou být místy styku nového a původního, ve kterých dochází k nejintenzivnější výměně.

V Londýně se nepodařilo dodatečnými opatřeními překonat fyzické bariéry nové i stávající infrastruktury, ani neměl nikdy podobně dlouhou hranici srůstu nového projektu se stávajícím okolím jako Wien Hauptbahnhof; přes York Way se podařilo průběžně propojit jen několik málo ulic. Konkrétních vstupů – bran do území je jen několik, o to důležitější je, nakolik prostupná tato místa jsou; dosavadní zkušenosti ukazují, že development na King's Cross v tomto není příliš vstřícný (Kapoor, 2019).

Komplexní informace a vyhodnocení, kterak se výstavbou nové čtvrti podařilo překonat sociální a prostorové bariéry, nicméně nejsou k dispozici, s určitými omezenými výjimkami (Zeddel, 2015; Regeneris, 2017). Na dopad lze usuzovat nepřímou z aktivit, které se odehrávají v okolí: investice, regenerace, růst nových podniků. I v tomto ohledu má ale každé z území jiné výchozí podmínky.

V Londýně se v bezprostředním okolí King's Cross nacházela řada dalších postupně se transformujících oblastí, které dlouhá léta čekaly na impuls. Na základě komplexních plánů městských částí v okolí postupně probíhají regenerace modernistických sídlišť a zároveň aktéři ze soukromého i veřejného sektoru pracují na tom, aby využili potenciál, který zvýšená dostupnost a tvorba „destinace“ přináší: od zásadních rekonstrukcí stávajících kancelářských budov (Regent Quarter, radnice městské části Camden) až po vytvoření čtvrti znalostí – Knowledge Quarter – propojením, intenzifikací a kvalitativním posunem stávajících iniciativ (British Library a The Alan Turing Institute). Do hry vstupují i dosud nerealizované záměry: význam uzlu St Pancras King's Cross se znásobí s realizací nyní plánovaných (ač odsouvaných) infrastrukturních investic, jako je terminál HS2 Euston, spojující Londýn s městy na severu Anglie, a zastávka na trase Crossrail 2.

Oproti tomu okolí Wien Hauptbahnhof je léta stabilizovaným územím, s výjimkou Neues Landgut bez větších transformačních ploch. Příležitostí k citlivému ošetření dlouhé hranice srůstu mezi novým a původním byla plánovaná blokové sanace (Blocksanierung), ke které ovšem nikdy nedošlo. Revitalizace bytového fondu včetně veřejných prostranství v oblasti, bezprostředně navazující na novou výstavbu, by byla významným vzkazem, že masivní veřejné prostředky se nesoustředí pouze do nové části města, že i Favoriten a její obyvatelé si zaslouží investici do společných prostor. Tato

šance však z větší části zůstala nevyužita. Okolní veřejná prostranství byla upravována jen do té míry, aby vyhověla technickým požadavkům na zvýšení dopravní kapacity, z hlediska kvalitativního zlepšení je bilance spíše nejednoznačná: lokální doplnění cyklostezek a stromořadí v navazující uliční síti a částečná rekonstrukce Favoritenstraße. Paradoxně nejvíce péče, včetně krajinářských a uměleckých zásahů, tak dostalo náměstí Südtirolerplatz, nacházející se v městské části Wieden.

Je zajímavé sledovat, jak s novou realitou rapidně se proměňující čtvrti pracuje městská část Camden. Ta na jedné straně pokračuje svými iniciativami, které jsou plně v souladu s tím, co Tallon (2013) nazval podnikatelským duchem veřejné správy: revitalizace sídlišť kofinancuje výstavbou bytů, které nejsou v režimu dostupného bydlení, nebo městské budovy přestavuje na pronajímatelné prostory pro obchodníky a podnikatele. Bilance řady městských projektů je tak doplněna o soukromé finance, bez jejichž pomoci by k realizaci těchto projektů dost možná vůbec nedošlo. Na druhou stranu je patrné, že množství veřejných zdrojů proudí do adaptace místních komunit na ekonomický vzestup King's Cross: řada městských kanceláří a dílen bude v kategorii malých, někdy i dotovaných nebo sdílených prostor; takových, pro které se v rámci komerčního developmentu King's Cross nenašel prostor, ale které jsou pro rozkvět místního podnikatelského prostředí zásadní (British Library, Camden Town Hall, King's Place). Regenerace okolních sídlišť, které probíhají pod taktovkou městských částí nebo neziskových bytových asociací, jsou někdy na úrovni nového vybavení bytů, jindy jde ale o demolice nízkých obytných souborů, zpravidla z 30. – 60. let 20. století, a výstavbu mnohem kapacitnějších bytových domů (Maiden Lane Estate, Barnsbury Estate). Namísto nové bytové výstavby v King's Cross se tak mění prostředí, a často i ceny bydlení, stávajícím obyvatelům.

8. 3. 9. Další zjištění

Významné funkce

Umístění významných funkcí se v obou případech zdá být klíčové: pro King's Cross bylo partnerství s uměleckou školou UAL potřebným impulsem pro vytvoření kreativní destinace a nalákání nájemců z příbuzných oborů. Kromě strategické a obchodní role má UAL význam také jako nadmístní vybavenost, která přivádí do území široké spektrum dalších uživatelů. Velká očekávání jsou spojována s příchodem společnosti Google, která má, navzdory korporátní povaze, stále auru technologického inovátora a už před příchodem stahuje do svého okolí další firmy z příbuzných odvětví. Z dnešního pohledu je důležité také sídlo městské části Camden a další veřejná vybavenost, jejíž vznik se podařilo dojednat: bazén, tělocvična, základní školy.

V případě Vídně byl neúspěch s přestěhováním Vídeňského muzea do perimetru Wien Hauptbahnhof a posílením zdejší „muzejní čtvrti“ přijat částí kulturních kruhů poměrně hořce. Vytvořit image kulturní destinace se nakonec nepodařilo ani jinými opatřeními a akcemi, založeno bylo jen soukromé muzeum peněz.

Uměnění ve veřejném prostoru

Oba zkoumané projekty zapojily do procesu transformace také umění – nebo se o to alespoň pokoušeli. Každý z projektů nicméně využil umění jiným způsobem: Vídeň pracovala s dočasnými uměleckými instalacemi ex-post, zpětně tematizovala transformaci území. Podobná strategie, připomínající pověstnou třešničku na dortu, byla přijata i v rámci stálého umění ve veřejném prostoru; umělecká díla byla nainstalována jako „ozvláštnění“ nepříjemných dopravních koridorů. Oproti tomu na King's Cross pracovali s uměním jako s přímým účastníkem, glosátorem transformace území, který reaguje v reálném čase na odehrávající se proměnu. Umění na King's Cross bylo a je živou součástí dějů.

Stopy historie

Přístupem k historii území jsou oba projekty téměř absolutními protiklady. Vídeňské nádraží Südbahnhof se po léta hromadění problémů dostalo do stavu, který vyvolával potřebu radikální proměny. Narativ „ošklivého nádraží“ (Hrncir, 2018) dost možná zastínil myšlenku na to, že některé objekty a stopy minulosti měly svou hodnotu, která by stála za uchování. Tato myšlenka přitom během procesu přípravy nového hlavního nádraží nebyla zcela opuštěna: ještě v roce 2001 architekt Theo Hotz v rámci Bahnhofsoffensive zpracoval studii komerčního využití původní budovy Südbahnhof. Do urbanistické soutěže z roku 2004 už nicméně majitelé pozemků vstupovali s představou, že žádný z objektů, který se v řešeném území nachází, není záhodno uchovávat; poukazovali mj. na to, že žádná z budov není památkově chráněna. Absence památkové ochrany, respektive neuznání hodnoty hlavní odjezdové haly Südbahnhof, velkorysé konstrukce z konce 50. let 20. století, přitom byla určitou veřejnou kontroverzí; ke zbourání stavby se nelibě vyjadřoval mj. architekt Jan Tabor (2009). Jen o několik let starší, stylově velmi podobnou odjezdovou halu nádraží Westbahnhof, se při jeho kompletní přestavbě v letech 2008–2011 podařilo zachovat.

Nejde ovšem jen o odjezdovou halu. Novým uspořádáním území byla přepsána veškerá paměť místa, včetně původní orientace uspořádání: nádraží a přednádražní prostor na nároží a hlavní ulice vedoucí do centra. Vzhledem k absolutnímu vyčištění území před zahájením nové výstavby vyvstává (spíše teoretická) otázka, zda se vůbec ještě jedná o v pravém slova smyslu regeneraci vnitroměstského brownfieldu tak, jak jí rozumíme v duchu evropských tradic. Jon Lang (2005, s. 215) zařazuje tento typ projektu do kategorie „green-field a vyčištěné oblasti brownfield“ a uvádí několik příkladů – The Citizen Center (Shenzhen), Lujiazui (Shanghai) nebo The Battery Park (New York). Charakterem zásahů jsou tato území mnohem blíže výstavbě na zelené louce než vnitroměstským regeneracím. V tomto smyslu už jsou i v rámci Vídně realizovány projekty, které s pamětí místa pracují kontextuálněji, jako je např. Nordbahnhof – čtvrť, která nicméně operuje v realitě, v níž se nemusí přizpůsobovat ambicióznímu záměru přestavby železničního uzlu.

Londýnský King's Cross naopak v maximální míře – urbanistické, obchodní, reputační – těžil z přítomnosti velkého počtu charismatických historických staveb. K demolicím či přesunům nicméně přesto došlo, především tam, kde byly někdejší budovy orientovány

na uliční síť, jejíž zachování nedávalo smysl v novém uspořádání území, které už není uzavřeným areálem s vnitřním provozem (Culross a Stanelly Buildings).

Dopad vzniku nové čtvrti v celoměstském měřítku

U velkých projektů s ambicí tvorby nové kancelářské a obchodní čtvrti je otázkou, nakolik nová top lokalita ve skutečnosti zvyšuje konkurenceschopnost daného města v regionálním či mezinárodním měřítku a nakolik konkuruje ostatním kancelářským lokalitám ve městě.⁶⁵ Při lákání nových nájemců je zpravidla na prvním místě inzerována konkurenční výhoda blízkosti městského centra a dostupnosti letiště a dalších měst v regionu. V případě vídeňské čtvrti Belvedere Quartier vypovídá o její konkurenční výhodě přesun řady firemních sídel z jiných lokalit, např. firmy Western Union a Refinitiv se sem přestěhovaly z městského centra, TPA z kancelářských objektů na Praterstraße, centrála ÖBB přesídlila ze svého původního sídla ve Wienerberg a podobný je příběh má i Erste Group. Přestože celoměstská analýza není k dohledání, v rámci současného plánu STEP 2025 (schválen 2015) je explicitně vyjádřeno úsilí o zachování konkurenceschopnosti stávajících center včetně obchodních lokalit (městské centrum, obchodní třídy, obchodní centra) při současném rozvoji lokalit nových (Stadtentwicklung Wien MA 18 a Rosenberger, 2014, s. 12). U Londýna je daleko těžší situaci rozklíčovat; ekonomické zdroje jako by byly „nekonečné“, vzestup jedné lokality neznamena úpadek té konkurenční. Dynamika a přelévání nájemců mezi etablovanými a novými lokalitami je daleko rychlejší.

Vznik nových kancelářských a obchodních ploch je předpokladem organické funkční obnovy města; přesunem firem mezi top lokalitami a těmi, které už nejsou na vrcholu, se uvolňují plochy a vznikají příležitosti, které by jinde nevznikly. Bydlení se nicméně řídí poněkud jinou logikou. Na King's Cross sledujeme symbiózu vzniku klastru top zaměstnavatelů, a jejich nejlepší zaměstnanci je do kvalitních obytných lokalit následují. Na druhou stranu atraktivní lokality musí počítat i s možností, že se nové byty stanou spekulativní investicí, úložištěm volných peněz z celého světa, pro které se nevyplatí hledat nájemníky. Logika, že vznikem lukrativního bydlení v nádražní čtvrti se uvolní do té doby lukrativní bydlení jinde, tak nemusí zdaleka platit. V Londýně toto pochopili a zavedením limitů začali po roce 2016 investiční bydlení regulovat.

Všeobecné předpoklady o dopadech velkých projektů mluví především o synergických efektech a vytváření příležitostí. Jak však ukazuje příklad King's Cross, rejstřík dopadů je mnohem bohatší – aktéři mohou předjímat a spekulovat, nebo reagovat ex post; mohou těžit ze synergií nebo se (třeba i s obtížemi) adaptovat na změnu situace; aktéři jsou jak přitahováni, tak vytěsňováni. Development tohoto měřítka mění realitu způsobem, který lze těžko předvídat.

Při vědomí značného zjednodušení lze oba projekty vyhodnotit jako úspěšné projekty svého druhu. Zejména King's Cross zůstává v mnoha parametrech, ať už se jedná o podíl dostupného bydlení, tvorbu atraktivního městského prostředí nebo zhodnocení pozemků, nejen v rámci Londýna unikátem. Jiným londýnským projektům se zatím

⁶⁵ Otázku si ve svých analýzách kladi mimo jiné Berg a Pol, 1998.

nedaří jim nastavené laťky dosáhnout, což může být, při očekávání vzestupné tendence všeho, zdrojem frustrací.

Také projekt Wien Hauptbahnhof je dle většiny měřítek úspěšným projektem, na nějž se ovšem snáší také kritika za nevyužití potenciálu modelové udržitelné čtvrti. Pokud město usilovalo o excelenci a prvenství, v řadě oblastí jim vzali vítr z plachet jiné lokality: „město budoucnosti,“ testující všemožné plánovací a urbanistické inovace, vzniká souběžně v Seestadt Aspern; zatímco „nové centrum“ s koncentrací kancelářských a obchodních funkcí už dávno vzniklo v Donau Stadt.

Závěrečná část

9. Závěry a doporučení

Splnění cílů: V rámci disertační práce byl identifikován typický *Projekt transformace centrálního nádraží a přilehlých území* (CTSADP – Central Train Station Area Development Project). Byl navržen soudržný teoretický rámec případové studie se zvláštním zřetelem na multioborovost a zachycení velkého projektu v jeho komplexnosti: v rámci případové studie je objekt i proces jeho vzniku zachycen v kontextu. Prověřením teoretického rámce pomocí dvou komplexních případových studií – London King's Cross a Wien Hauptbahnhof – došlo k přemostění znalostní mezery a ke zprostředkování komplexní znalosti o přípravě a realizaci dvou zahraničních projektů *Měst na kolejích*.

U této disertační práce lze rozlišit tři výzkumné fáze: (1) Kvantitativní rešerše příkladů *Měst na kolejích* a jejich systematizace na základě parametrů českých projektů vedla k návrhu typologie. Jakkoli je tato vůči hlavnímu cíli této práce instrumentální, jedná se o významný příspěvek k současné teorii *Měst na kolejích*, který by mohl být sám o sobě výzkumnou prací. (2) Ústřední část výzkumu – tedy tvorba teoretického rámce případové studie je *výzkumem o případových studiích* – tedy nikoli primárně výzkumem *Měst na kolejích* pomocí metody případové studie. (3) Dvě komplexně zpracované zahraniční případové studie města na kolejích jsou přesto také významným výstupem tohoto výzkumu, z něhož lze čerpat fakta o předmětu výzkumu per se: městech na kolejích.

9. 1. Klíčová zjištění a výstupy

9. 1. 1. Zjištění: literature gap

▷▷▷ Kapitola 2. 2.

Na základě zevrubného studia literatury dochází autorka výzkumu k závěru, že navzdory desetiletím existence projektů *Měst na kolejích*, jejich relativně velkému množství (Peters a Novy, 2012b) a prominenci tohoto tématu existuje jen málo skutečně komplexních studií, usilujících o vytvoření teoretického základu, systémového či mezioborového přístupu, nebo jen komplexního přístupu v rámci jednoho oboru. Literatura, věnující se *Městům na kolejích* je fragmentovaná do jednotlivých oborů, zaměřená na několik výrazných příkladů, geograficky ohraničená na některé země západní Evropy a především postrádající podstatné souvislosti a vztahy. Zásadní publikace, nastavující teoretický rámec *Městům na kolejích*, pocházejí z 90. let 20. století (Bertolini a Spit, 1998; Berg a Pol, 1998; Espace Croisé, 1996) a z nultých let 21. století (Bruinsma a kol., 2008; IAURIF, 2007).

9. 1. 2. Zjištění: trendy v odborné literatuře

▷▷▷ Kapitola 2. 2.

Reflexe velkých projektů v odborné literatuře vypovídá o problémech a tématech, jež s nimi výzkumníci spojují. Tyto problémy a témata byly identifikovány v rámci obsáhlé rešerše odborné literatury, která ukázala na určité dobové výzkumné trendy, spojené s výzkumem *Měst na kolejích* a *Velkých projektů* jako takových.

Léta 90. a 00. byla obdobím velkých komparativních výzkumů a zvýšeného zájmu o problematiku velkých projektů a *Měst na kolejích*. Do tohoto období spadá příprava a realizace těch nejvíce prominentních projektů. Tyto projekty byly velmi ambiciózní, a jak upozorňují výzkumy z tohoto období, často se jim nedařilo dostát nárokům v oblasti ekonomické, sociální a environmentální udržitelnosti. Z hlediska specifického výzkumu *Měst na kolejích* bylo poměrně rozšířené téma ex ante evaluace přínosu VRT pro dotčená města; tématem se zabývali především dopravní a územní plánovači a geografové, výzkum tohoto typu rezonoval zejména v Nizozemí a Německu. Ve druhé dekádě 21. století potom přichází manažerská a organizační literatura s doporučeními, jak přenastavit proces přípravy a realizace směrem ke spravedlivějším a vyváženějším výsledkům. Rozšiřuje se také geografické pole, z něž se rekrutují publikované případové studie o Čínu, Španělsko nebo Skandinávii.

9. 1. 3. Zjištění: terminologická nejednoznačnost

▷▷▷ Kapitola 2. 2.

Pro tentýž typ projektu používají různí výzkumníci různé pojmy; neexistuje zde ustálená terminologie. Nejčastěji používanými názvy jsou *Rozvoj v oblasti nádraží* (*TSAD – Train station Area Development*, Peters a Novy, 2012c), *Projekt v oblasti nádraží* (*Station Area Project*; Bertolini, Curtis a Renne, 2012; Loukaitou-Sideris a kol., 2017; Peek a kol., 2006), *Megaprojekt*, *Megaprojekt vlakového nádraží* (*Railway Station Mega-Project*) nebo *Rozvojový megaprojekt v oblasti vlakového nádraží* (*Train Station Area Development Mega-Project*, Peters a Novy, 2012a; Peters a Novy, 2012c; Peters a Novy, 2012b), případně *Transferium* (Klokočka, 2013; Berg a kol., 1998). *Města na kolejích* je pojem, který užívají Bertolini a Spit (1998). Podobně neustálená je terminologie také v oblasti *Velkých projektů*.

9. 1. 4. Zjištění: nedostatečný přenos zkušeností

▷▷▷ Kapitoly 1. 2. a 5. 1.

Teoretické studie i praktické rešerše potvrdily obtíže při přenosu zkušeností mezi různými projekty, resp. mezi aktéry různých velkých projektů. Znalosti jsou dílčí, chybí celkový obraz, zkušenosti zastarávají a schopnost učit se od účastníků téhož procesu či jiných podobných procesů je značně omezená. Vedle přímého sdílení zkušeností jsou případové studie jedním z prominentních nástrojů přenosu znalostí a zkušeností, a to zejména v urbánním výzkumu (Andersen a Atkinson, 2012; Lang, 2005; Stam, Peek a Chan, eds., 2020).

9. 1. 5. Zjištění: Teorie uzlu a místa jako jediná teorie pro Města na kolejích

▷▷▷ Kapitola 2. 3.

Teorie uzlu a místa je doposud jedinou teorií, o kterou se opírají projekty *Měst na kolejích*. Od poloviny 90. let 20. století ji v řadě textů rozpracoval profesor urbánní geografie Luca Bertolini. *Města na kolejích* jsou v ní teoreticky popsána svojí dvojí podstatou – jako uzly a místa – z čehož vyplývají specifické výzvy při plánování jejich transformací. Vzájemný vztah mezi potenciálem uzlu a místa popsal Bertolini (1999) v teoretickém modelu uzlu a místa. Teorie uzlu a místa byla pro tento výzkum důležitá hned v několika aspektech.

9. 1. 6. Zjištění: Poznatky odborné literatury o CTSADP

▷▷▷ Kapitola 2. 2. a 2. 3.

Centrální nádraží velkých měst jsou v Bertoliniho modelu uzlu a místa typickými lokalitami *pod tlakem*. Intenzita a různorodost jak dopravních toků, tak urbánních aktivit, je v těchto územích největší, silné potenciály uzlu i místa mají tendenci dojít naplnění, zároveň je zde největší riziko vzniku konfliktů mezi různými požadavky v rámci omezeného prostoru, což tvoří překážky dalšímu rozvoji.

Centrální lokality jsou také místy, která nejlépe zúročují zavedení vysokorychlostních tratí (VRT). Kromě zlepšení dostupnosti hraje roli katalyzátoru rozvoje především nová image místa, spojená s VRT (Bertolini a kol., 2012; Berg a kol., 1998; Chen a kol., 2019). Pro získání konkurenční výhody nad jinými dostupnými lokalitami na VRT jsou nutným předpokladem investice do kvality místa (Pol, 2008). Urbanistický výzkum došel k závěrům, že je to zejména dobrá prostorová integrace pěších tras v okolí nádraží, která generuje pohyb, díky kterému se významný dopravní uzel může stát také centrem intenzivních komerčních aktivit – *z uzlu se stane místo*, nové centrum města (Thammaruangsri, 2003; Kusumo, 2007; Mulders-Kusumo, 2006; Mulders-Kusumo, 2005).

9. 1. 7. Zjištění: Přehled o městech na kolejích

▷▷▷ Kapitola 2. 2.

Autoři přehledová studie *Měst na kolejích* z let 2009–2012 identifikovali v předcházejících dvou dekadách 136 projektů na významných nádražích evropských měst nad 100.000 obyvatel, jejichž plánovaná investice přesahovala 100 milionů euro. Nejvíce projektů bylo připravováno v Německu a Velké Británii, ale nacházely se po celé Evropě (Peters a Novy, 2012b). Dřívější přehled z počátku 90. let 20. století napočítal jen ve Švýcarsku na 50 aktuálních projektů přestavby nádraží a jeho okolí (Bueller a Bäder, 1991).

9. 1. 8. Zjištění: Společné výchozí podmínky Měst na kolejích

▷▷▷ Kapitola 2. 2.

Projekty *Měst na kolejích* vychází, alespoň v Evropě, ze společných podmínek:

- Z renesance železniční dopravy, zejména té vysokorychlostní a dálkové, ale také segmentu příměstské dopravy
- Z technologického pokroku na železnici, ale i změnám v logistice a zásobování měst, které uvolnily rozsáhlá území v centrech měst pro jiné využití
- Z koncentrace obyvatel ve velkých městech, v nichž jsou – také díky ochraně zemědělské půdy a tlaku na hospodárnější nakládání se zdroji – hledány vnitřní rezervy rozvoje
- Z globalizované ekonomiky služeb, která lační po nových kancelářských plochách
- Z podnikatelského ducha městských správ, které hledají způsoby, jak učinit svá města konkurenceschopná a atraktivní pro potenciální investory a obyvatele
- Z nového institucionálního nastavení železničních společností, které začínají uvažovat o zhodnocení svých zbytných pozemků nebo o atraktivitě svých nádraží

9. 1. 9. Zjištění: Dostupné typologie Měst na kolejích

▷▷▷ Kapitola 4. 1.

Zavedené způsoby utřídění projektů *Měst na kolejích* pracují s několika základními kritérii. Petersová a Novy (2012c, s. 17) zohlednili hlavními impulsy přestaveb (zavedení VRT, modernizace historického nádraží, urbánní rozvoj). Bertolini, Curtisová a Renne (2012) pracovali s kombinacemi hybných sil (zhodnocení a prodej zbytných drážních pozemků, podnikatelský duch municipalit a zavádění VRT, udržitelný městský rozvoj). Se základními hybnými silami, resp. motivacemi, počítali také Petersová a Novy (2012c, s. 27) když identifikovali projekty vycházející z perspektivy udržitelné dopravy a využití území a projekty, jimiž města usilují o zvýšení vlastní konkurenceschopnosti a zhodnocení území. Tyto typologie jsou založené na strategickém rámování, hybných silách a diskurzích, které jsou místně a časově specifické. Další autoři pracovali také s jinými kritérii, konkrétně s kategoriemi definovanými na základě organizační kapacity aktérů (Pol, 2008) nebo prostorových parametrů (lokalizace nových stanic VRT vůči původnímu nádraží a centru města; Belet, 2014).

Typologie, založená na obecněji definovaných prostorových charakteristikách projektů však zavedeny nebyly; přestože se jedná v zásadě o stabilní parametry, které jsou z hlediska významu a dopadu projektu zcela klíčové: rozsah nové čtvrti, potenciální rozšíření funkcí městského centra, poloha v rámci města aj.

9. 1. 10. Výstup: Města na kolejích v ČR

▷▷▷ Kapitola 4. 2.

Součástí výzkumu byla identifikace klíčových vlastností českých významných projektů tak, aby byly vybrány relevantní zahraniční příklady pro zpracování formou případových studií. Výstupem je stručný přehled historie a současnosti čtyř největších českých a moravských záměrů *Měst na kolejích*: pražských území při nádraží Holešovice-Bubny, Smíchovském nádraží a Masarykově nádraží; a brněnské čtvrti Trnitá při hlavním nádraží.

9. 1. 11. Výstup: typologie měst na kolejích

▷▷▷ Kapitola 4. 6.

V rámci disertační práce byla navržena vlastní typologie projektů, založená na prostorově-funkčních parametrech. Klíčovými vlastnostmi ústředního typu projektů – *Projektů transformace centrálních nádraží a přilehlých území* – jsou centralita a rozsah pozemků (CTSADP – Central Train Station Area Development Project). Nádraží tohoto typu se nacházejí v centrální poloze v bezprostřední blízkosti městského jádra, s přilehlými transformačními plochami, umožňujícími vznik nové čtvrti.

Projekty transformace centrálních nádraží a přilehlých území jsou vysoce komplexními a zároveň prestižními projekty, které mají strategický význam pro celoměstský rozvoj, potažmo rozvoj širšího regionu. Ze všech *Měst na kolejích* vykazuje právě tento typ projektu největší míru složitosti a intenzitu konfliktů plynoucích z různých nároků a potřeb nádraží jakožto uzlů a míst. Prostorově-funkční kritéria zpravidla nepodléhají změně iniciativy a předurčují další vlastnosti vázané ke konkrétnímu místu a jeho fyzickým vlastnostem: rozsah nové čtvrti a počet nových obyvatel, rostoucí intenzitu využití v městském centru apod.

V typologické škále se dále nacházejí projekty, kterým některý z parametrů (nebo oba) chybí: Projekty v centrální poloze, ale bez přilehlých pozemků, nádraží s rozsáhlými transformačními plochami mimo městské centrum nebo periferní nádraží bez transformačních pozemků.

9. 1. 12. Výstup: zmapování existujících i připravovaných záměrů

▷▷▷ Kapitoly 4. 4. a 4. 6.

V rámci výzkumu byl připraven neúplný přehled převážně evropských příkladů realizovaných i připravovaných záměrů s krátkými anotacemi. Projekty byly zatříděny do předem vydefinovaných kategorií. Jedná se celkem o 82 projektů aktuálních, nedávných i budoucích. Identifikace projektů byla závislá na dostupnosti zdrojů.

9. 1. 13. Zjištění: komplexní přístup k výzkumu Měst na kolejích

▷▷▷ Kapitola 5. 2.

Výzkumníci rozpoznali několik způsobů, jak je obvykle bádáno o Městech na kolejích, a to v závislosti na profesním zázemí autorů. Teoretický rámec bývá u případových studií *Měst na kolejích* vymezen buď se zaměřením na předmět, nebo na proces (Bertolini a Spit, 1998; Peek a Louw, 2008). Peek a Louw (2008, s. 127-135) identifikovali na základě duality *uzlu-místa* dokonce čtyři koherentní způsoby uvažování o velkých projektech *Měst na kolejích*, akcentující různé aspekty projektu nebo procesu. Všichni se nicméně shodli nad nutností vědomého komplexního přístupu k výzkumu *Měst na kolejích*; k přístupu multidisciplinárnímu, který vnímá hlediska objektu i procesu v jejich kontextu. Jedině analýza, která vnímá jednotlivé komponenty ve vzájemných vztazích, ukáže více z podstaty *Měst na kolejích*.

9. 1. 14. Zjištění a výstup: teoretický rámec dle Bertoliniho a Spita

▷▷▷ Kapitola 5. 3. a 5. 4.

Bertolini a Spit (1998) zformulovali teoretický rámec pro svou kolekci případových studií *Cities on Rails*. Tento teoretický rámec je postavený na dynamice objektu, tedy *Města na kolejích*, které je interakcí *uzlu a místa*, procesu, kterým objekt vzniká a kontextu, ve kterém se celý proces odehrává. V rámci výzkumné práce byl odvozen základní strukturovaný teoretický rámec případové studie z práce Bertoliniho a Spita, konkrétně z úvodní, teoretické části knihy (Bertolini a Spit, 1998, s. 3-63 – Conceptual Framework).

9. 1. 15. Výstup: komplexní teoretický rámec případové studie

▷▷▷ Kapitola 5. 5. a 5. 6.

Základní teoretický rámec dle Bertoliniho a Spita (1998) byl rozpracován obsahovou analýzou tří komplexních případových studií *Měst na kolejích*, a rámcovou rešerší případové studie Wien Hauptbahnhof. Vyhodnocením těchto teoretických i praktických vstupů došlo k sestavení teoretického rámce, který je komplexní, osvětluje parametry objektu i procesu v kontextu. Navržený teoretický rámec překonává typickou dichotomii „objektových“ a „procesních“ případových studií a minimalizuje zkreslení daná odborným zaměřeným zpracovatelů.

Kontext

1/ proměnné kontextu pokrývají téma systému a kultury plánování se zaměřením na plánovací praxi konkrétního města v předmětném období: administrativní členění, plánovací nástroje, plánovací a povolovací procesy a kompetence, případně proměny tohoto systému.

2/ Dále se zabývá širším společensko-politicko-ekonomickým kontextem daného města v různých fázích projektu, demografickým, ekonomickým a geopolitickým vývojem,

územním rozvojem a rozvojovými trendy a jejich souvislostmi s celospolečenskými trendy. Zaměřuje se na specifika daného města a jeho kultury.

3/ Dalším kontextuálním tématem je proměna železniční dopravy a jejích institucí, proměna nastavení organizací, dopad na rozvojové strategie a na konkrétní záměry s majetkem. Lze sem zařadit i obecné trendy v železniční dopravě toho kterého státu, zejména v oblasti vysokorychlostní dopravy.

4/ Kontext celoměstských velkých projektů, zejména těch na železnici, uvádí informace o předchozích zkušenostech s velkými projekty, o kultuře spolupráce a celkové dynamice tahounů regenerací; dotýká se otázky politik a nástrojů, ale také aktérů a jejich vztahů.

5/ Poslední kapitolou kontextu je otázka formování konkrétního uzlu a místa – postupný vývoj železniční i jiné infrastruktury a růst okolních čtvrtí, jejich sociální a prostorový kontext.

Proces

1/ Proces se zabývá postupem plánování a výstavby od prvopočátku: od předchozích iniciativ, rámcových dohod a tvorby partnerství až po etapizaci výstavby; sleduje délku procesu, jednotlivé fáze, milníky, komplikace a překážky, ale i řešení problémů.

2/ Plánovací nástroje a dokumenty celoměstské i místní, nástroje konkrétně využitě v tom kterém případě.

3/ Aktéři tvoří průřezové téma, jdoucí napříč kapitolami. Práce se zabývá jak klíčovými aktéry (železniční společnosti, municipality, investoři), tak dalšími aktéry dle konkrétního případu. Věnuje se jejich kultuře, interakcím, zájmům a jak je uplatňují.

Objekt – uzel a místo

1/ Téma uzlu se zabývá jeho základními parametry před přestavbou a po ní, popisuje zásadní infrastrukturní záměr a genezi jeho vzniku, způsob integrace různých dopravních módů do jednoho uzlu a jeho další specifika.

2/ Nová čtvrť je popsána v základních parametrech tak, aby byla představena nová část města po logických celcích a lokalitách, od nádraží až po systém veřejných prostranství.

3/ Téma funkčního využití popisuje objem a podíl jednotlivých funkcí, jejich rozložení v území, spektrum dle různých hledisek (obchodní modely, dostupnost, velikost, odvětví), absenci některého segmentu a významné objekty.

4/ Téma architektury a urbanismu nové čtvrti popisuje stopy minulosti, výškové hladiny a regulaci, vztahující se k těmto vlastnostem, dále různé parametry zástavby (velikost a zastavěnost bloků, parcelace, hmotové členění apod.) a architektonické návrhy.

5/ Další téma se zabývá specifiky veřejných prostranství, např. dočasným využitím nebo umístěním uměleckých předmětů a instalací; dle kontextu konkrétního projektu.

6/ Téma automobilové a cyklodopravy zkoumá politiku vůči těmto dvěma dopravním módům a konkrétní opatření podpory či restrikce; u automobilové dopravy se jedná o možnost přístupu, parkování a využívání.

7/ Téma environmentální udržitelnosti si všímá celkového rámování v rámci projektu, souvislostmi s politikami a opatřeními na úrovni města a konkrétními opatřeními a iniciativami na úrovni projektu, a to jak v oblasti mitigaci, tak adaptace na změnu klimatu.

8/ Téma propojování uzlu a místa je otázkou bariér a jejich překonávání: vzniku bariér a jejich projevů, překonání a integrace formou technických a urbanistických řešení a měkkých opatření.

9/ Rozvoj v okolí se zabývá dopadem vzniku nové čtvrti na bližší i vzdálenější okolí, druhem investic v okolí, strategiemi prevence konfliktů (prostorových a sociálních) a využívání synergií, a také dopadem v celoměstském měřítku.

9. 1. 17. Výstup: Konkrétní zjištění z případových studií

▷▷▷ Kapitola 6, 7 a 8.

Případové studie Wien Hauptbahnhof a London King's Cross jsou deskriptivní částí výzkumu, sloužící primárně k ověření teoretického rámce. Ve vícepřípadové studii jsou ukázány dvě polohy přístupu ke konkrétním výzvám, v rámci společného srovnání jsou potom porovnány právě rozdíly a shody. Porovnáním napříč kategoriemi jsou navíc identifikována určitá témata jako klíčová a průřezová.

▷ pro Londýn i Vídeň bylo období přípravy projektů zároveň obdobím výrazných celospolečenských, geopolitických nebo institucionálních změn, které se výrazným způsobem propály do podoby konkrétních projektů: jejich ambicí, strategického rámování nebo institucionálního a organizačního nastavení.

▷ dva diametrálně odlišné plánovací systémy Vídně a Londýna mají ve skutečnosti společný základ: oba využívají široké spektrum standardních plánovacích nástrojů, a oba disponují schopnostmi tyto nástroje a postupy v případě potřeby inovovat. Prokázaly to mnohokrát v minulosti stejně jako u obou zkoumaných projektů.

▷ institucionální inovace na železnici vedly v každé zemi k jinému výsledku: k posílení role ÖBB jakožto aktéra na poli rozvoje nemovitostí, který strategicky zhodnocuje své pozemky; a k zániku British Rail jakožto veřejné společnosti, několikerým transformacím jejích nástupců a nakonec k nastolení částečné obnovy státní kontroly. Britské železnice v minulosti nebyly a transformací se nestaly developerem svých pozemků.

▷ předchozí zkušenosti s velkými projekty v tom kterém městě ve vzpomínkách aktérů fungují jako určitá (často negativní) zkratka: nehostinné Canary Wharf, nedemokratický Stuttgart 21, nepromyšlené vídeňské projekty 90. let 20. století.

▷ celková délka procesu, od formulování infrastrukturního záměru přes rozhodnutí o konkrétním řešení železničních tratí a podobě nádraží, formování iniciativy, masterplanning až po výstavbu je v obou zkoumaných případech počítána na desetiletí. Konkrétně v případě King's Cross jde o 32 let (1993–2025), v případě Wien Hauptbahnhof o 36 let (1987–2023).

▷ nalezení řešení pro železniční infrastrukturu – nové uspořádání uzlu – bylo v obou případech primárním úkolem, s nímž byl návrh nové čtvrti více (v případě Vídně) či méně (v případě Londýna) koordinován. Železniční infrastruktura je pro výstavbu nové čtvrti při nádraží v zásadě podmiňující investicí, od níž se odvíjí další rozhodnutí v území.

▷ iniciativa, které předchází nakonec realizovanému projektu, byla v případě King's Cross bolestivou a fatální lekcí pro tehdejší developery, ale také cennou součástí procesu učení a zdrojem poznání: limitů území, očekávání jednotlivých aktérů, podnětem k navázání vztahů, které mají pokračování i v dalších fázích projektu.

▷ potřeba zásadních infrastrukturních projektů byla v obou případech rozpoznána v hluboké minulosti; až v konkrétním momentě byly naplněny všechny předpoklady (technické, finanční, strategické) pro to, aby byly tyto projekty realizovány. Ve Vídni bylo tím iniciačním momentem rozšíření Evropy po pádu železné opony a trasování transevropských sítí, v Londýně nutnost dohnat infrastrukturní dluh na rychlém spojení s Evropou.

▷ za klíčovou fázi ve vývoji obou projektů lze označit formování strategického a organizačního rámce projektu. Nastavení obchodního modelu a vztahů mezi jednotlivými partnery mělo v obou projektech vliv na vizi rozvoje budoucí čtvrti a kapacitu výstavby, přestože každý z nich formovala jiná koalice zapojených aktérů.

▷ aktéři londýnského projektu přistoupili k projektu ve fázi formování strategického rámce v mnohém příkladně: unikátní bylo odložení finančního vypořádání mezi majiteli pozemků, způsob výběru partnerů pro development s důrazem na dlouhodobou vizi stejně jako soulad této vize s prioritami plánovacích autorit. Do procesu, který vedli v rámci kontraktu s železniční společností soukromí investoři, přitom veřejný sektor několikrát zásadně zasáhl: vstupem do výstavby CTRL nebo finanční pomocí výstavbě během krize.

▷ spojení města Vídně a Rakouských spolkových drah ÖBB fungovalo při developmentu hlavního nádraží k oboustranné spokojenosti, s rozpočtovou a manažerskou kázní. Tato spolupráce byla nakonec formalizována v městské struktuře projektového managementu, zaměřeného výhradně na nevyužívané drážní pozemky, a využita při developmentu dalších železničních brownfields ve městě.

▷ vzájemná koordinace dopravního a městského plánování se pohybuje v pevných hranicích, nastavených dopravním projektem a jeho časovými, technickými, finančními a jinými návaznostmi a limity. V případě Vídně byl urbanistický projekt s tím dopravním průběžně koordinován, i tak byl za ním „v závěsu“: zjemňoval a polidšťoval hotová technická řešení.

▷ tvorba masterplanu a jednání o podobě a dalších parametrech zástavby trvala v Londýně neuvěřitelných šest let, naplněných intenzivní prací a vyjednáváním hlavních aktérů mezi sebou, s dalšími autoritami a s veřejností; šlo o bezprecedentní a v současných podmínkách už zřejmě neopakovatelný proces.

▷ navzdory dlouhému období plánování a projednaným detailům plánovací smlouvy byl samotný proces povolování londýnského projektu jednou velkou neznámou; kvůli osobním animozitám a jinému výkladu vlastní role aktérů v rámci procesu byl celý podnik v závěrečné fázi ohrožen; ve Vídni byl naopak politický souhlas s podobou projektu jednomyslný.

▷ etapizace výstavby přinesla v obou případech, kromě praktické roviny, také další přidanou hodnotu: v Londýně došlo ke zpřístupnění nitra do té doby uzavřeného brownfieldu krátce po zahájení výstavby, území ožilo dočasnými a uměleckými aktivitami, které pomohly založit image místa. Ve Vídni etapizací racionalizovali staveniště tak, aby byly minimalizovány přesuny zeminy a environmentální dopad výstavby.

▷ oba zkoumané projekty směřují zdárně k dokončení, navzdory funkčním i prostorovým změnám iniciativ, proměně poptávky a kolísavému ekonomickému cyklu; v Londýně to bude po 24 letech stavební aktivity, ve Vídni po 14 letech; během celé této doby jsou systematicky řešeny konflikty mezi stávajícími obyvateli a stavbou.

▷ Vídeňský masterplan, potažmo jeho regulační plány, se během let mnohokrát proměnily; vídeňská dohoda nad podobu zástavby území (hmoty, výšky, členění bloků) tak měla jen velmi krátké trvání. Oproti tomu v Londýně byl plán od počátku stabilně naplňován prakticky bez výraznějších změn (výjimku tvoří dílčí spojení parcel pro realizaci velké administrativní budovy).

▷ stabilita obou plánů koreluje s obchodním modelem výstavby v území: v Londýně funguje od počátku příprav až po dokončení výstavby v území jeden developer. Ve Vídni jsou parcely postoupeny dalším developerským (ziskovým i neziskovým) společnostem, které často uplatňují nové názory na zástavbu v území, přičemž plánovací systém těmto změnám nezabraňuje.

▷ londýnský plán se svou pozoruhodnou prostorovou, časem prověřenou stabilitou, měl vůli v otázce funkční skladby, a to v rozsahu 20 % ve prospěch bud' kancelářské, nebo bytové výstavby. Developer měl možnost realizovat projekt s vyváženějším podílem bydlení a kanceláří, než je finálních 14 % vůči 65 %, tuto příležitost ale navzdory dobré ekonomické situaci během výstavby nevyužil.

▷ masterplany v obou případech byly navrhovány kolektivy několika autorských týmů; toto řešení ukázalo jak možné výhody (robustnější rámec pro různá řešení v případě Londýna), tak možná úskalí (vídeňský nedobře zkoordinovaný kooperativní workshop, ze kterého vzešlo jednotné řešení až po enormním úsilí).

▷ londýnská studie přinesla vzhled do toho, jak někteří z aktérů vnímali svojí roli v procesu a jak tento subjektivní vjem a interpretace celé situace nasměrovala další

vývoj: jedním z příkladů byl spor uvnitř městské části Camden o legitimitu povolovacího procesu; druhým byl rozpor mezi autentickým a reprezentativním zastoupením veřejnosti.

▷ hlavní hybatelé obou projektů limitovali okruh aktérů, kteří budou aktivně promlouvat do jeho formování a kteří budou mít možnost rozhodování třeba i o dílčích aspektech. Tato strategie nastavila efektivní komunikaci, ale také omezila možnosti participace, která se odehrávala v obou případech na úrovni konzultací.

▷ v případě King's Cross panoval významný hodnotový spor o celkové směřování projektu mezi autoritami (zástupci městské části, potažmo Londýna), a částí organizované veřejnosti: v ústřední pozici sporu stála ambice Londýna jako globálního města a potřeba místních obyvatel hájit především lokální zájmy.

▷ u obou projektů bylo jako podstatné identifikováno nasazení konkrétních lidí, kteří v rámci procesu projekt posouvali a směřovali. Zejména patrné to bylo v Londýně, kde se parametry iniciativy v základních ohledech nelišily od komerčních čtvrtí 80. let 20. století; závazek kvality veřejných prostranství a obytnosti do něj vnesly ambice klíčových individuálních aktérů.

▷ železnice vytváří v území prostorové bariéry a priori; zachovat či vytvořit v okolí významného nádraží přívětivé a obytné prostředí je tak opravdovou výzvou. U obou projektů vstoupila do území železnice na vyvýšeném tělese s dlouhými opěrnými zdmi nebo náspy a lokálními možnostmi prostupu. Průběžná koordinace (Víděň) i ex post prověřování (Londýn) přineslo jen částečné řešení překonání či integrace těchto bariér.

▷ z pohledu prominence bariér v území – dlouhých opěrných slepých stěn – se s nimi londýnští architekti vyrovnali relativně lépe než ti vídeňští. Faktická prostupnost územím se nepochybně zlepšila více ve Vídni.

▷ protagonisté obou projektů se pokoušeli o zlepšení integrace nádraží do jejich bezprostředního okolí; v případě Londýna se podařilo realizovat přívětivější rozhraní tlakem shora i iniciativou konkrétních aktérů, v případě Vídne má zejména integrace nádraží směrem ke čtvrti Favoriten své výrazné nedostatky.

▷ nádraží v případě obou projektů jsou multifunkčními terminály, které cílí jak na cestující, tak na jiné návštěvníky. Vypovídá o tom nabídka obchodů a služeb, zejména nádraží St Pancras jde s nabídkou kultury v otázce kombinace funkcí ještě o krok dál.

▷ Vídeňský příklad ukázal anabázi integrace nového nádraží, jehož výstavba byla v gesci železniční společnosti na straně jedné a navazujících investic do zkapacitnění uzlu městské dopravy v gesci města na straně druhé.

▷ Vídeňský projekt přinesl městu zásadní reorganizaci celého železničního provozu, od poklesu významu ostatních nádraží až po přímé spojení regionálních center na letišti. V rozsáhlém londýnském uzlu měly masivní infrastrukturní investice relativně menší efekt.

▷ obě čtvrti při nádraží – tak jako tomu bylo v dávné minulosti – se funkčně stratifikují na primární rozvojovou zónu, v níž převažují obchody a kanceláře, a lokality vzdálenější samotnému nádraží, v nichž je větší podíl bydlení. Toto členění je v případě Vídně ostřejší než v Londýně, kde primární zóna vyzařuje daleko do hloubi území a podíl kancelářských ploch tomu odpovídá.

▷ architekti londýnského projektu pracovali s rozsáhlým zachovalým dědictvím historických staveb a uzpůsobili mu měřítko i rozvržení bloků a veřejných prostranství. Vznikla tak urbanistická osnova, která dává vyniknout historickým stavbám se současnými vrstvami architektury, veřejná prostranství jsou velmi různorodá.

▷ ve Vídni padlo rozhodnutí nezachovat žádné původní stavby, vznikalo tak prostředí „na zelené louce,“ na něž měly limity okolí spíše menší vliv (výškové limity, památková ochrana).

▷ nápadnost či nápaditost architektury vychází v každém z příkladů z procesu, jakým byly zhodnocovány pozemky: „soutěžní“ architektura ve Vídni a uměřená architektura jako pozadí pro výjimečné stavby v Londýně.

▷ aktéři obou projektů různými nástroji záměrně podporovali projevy různorodosti: V případě Londýna bylo moderováno užívání veřejných prostranství nebo sousedské soužití, ve Vídni nastavena kompatibilita obchodů v novém obchodním centru a navazující obchodní třídě, obě města využila funkční systém podpory dostupného bydlení.

▷ otázka environmentální udržitelnosti byla pro aktéry obou projektů víceméně podružná; toto se změnilo v průběhu výstavby obou projektů, kdy aktéři čelili kritice za to, jak málo se tomuto tématu věnovali.

▷ oba velké projekty ukazují určité napětí mezi možností být laboratoří urbánních přístupů a inovativních řešení, a stabilitou a setrvačností velkého projektu s dlouhým obdobím mezi myšlenkou a realizací a s řadou konfliktních priorit městského rozvoje.

▷ v Londýně a v nejnovější části vídeňského projektu (LaHZP) protagonisté hledali vhodnou míru tolerance vůči automobilové dopravě v prostředí intenzivního uzlu veřejné dopravy; a v obou těchto případech byla nastavena na velmi nízkou úroveň, kdy panují přísné regulace či odrazující mechanismy pro přístup, parkování i užívání osobních automobilů. Starší část vídeňského projektu je vůči automobilům naopak konvenčně vstřícná.

▷ v obou případech se nový development musel vyrovnat s prostorovými a sociálními bariérami, které byly historicky přítomné v bezprostředním okolí nádražních pozemků. Vyhodnotit úspěšnost strategií je bez navazujících analýz relativně obtížné.

▷ ve Vídni se nepodařilo realizovat program blokové sanace okolí nového developmentu, stejně jako komplexní revitalizaci navazujících veřejných prostranství. Uliční struktura ve svém nejvíce integrovaném místě zatím neumožňuje vznik lokálního centra. Na druhou stranu letitá práce místního managementu GB* a dlouhá hranice

srůstu s místy možného intenzivního kontaktu (škola, obchody denní potřeby) dávají naději na postupnou integraci.

▷ londýnská městská část postupně realizuje ambiciózní program regenerace, který zasahuje od městských budov až po celá sídliště; úspěch prostorové integrace a skutečné dopady na sociální a ekonomickou situaci okolních čtvrtí je zatím diskutabilní.

▷ v důsledku realizace londýnského King's Cross je zaznamenán velký pohyb v širším okolí: kromě městských investic zde vznikají významné synergie mezi technologickými firmami, univerzitami a investory, King's Cross a jeho okolí se stalo významným tech-hubem. Podobné sociálně-ekonomické pohyby v rámci Vídně nenastaly, částečně vlivem mnohem stabilnější městské struktury v okolí, částečně zřejmě i ekonomickou silou města a povahou velkého projektu u nádraží.

▷ Příklad Londýna ukázal, že přítomnost univerzity měla význam pro tvorbu místa a image, přivedení různorodých uživatelů a zabydlení území v prvních fázích developmentu. Vídeň usilovala o podobnou strategii s Vídeňským Muzeem, posílit na hlavním nádraží „kulturní míli“ se však nepodařilo.

▷ u obou projektů protagonisté pracovali s uměním ve veřejném prostoru, ačkoli v každém jiným způsobem: na King's Cross bylo umění integrální součástí proměny země a reflektovalo ji od samého počátku, ve Vídni slouží část instalací k „ozvláštnění“ jinak nepříjemných míst (dlouhých pasáží, dopravně zatížených prostor).

▷ celoměstský efekt těchto dvou projektů není snadné určit. Ve Vídni zcela jistě došlo k přesunům firem z jiných, nyní méně atraktivních lokalit; čtvrť sama o sobě nicméně není pionýrem tvorby inovativního městského prostředí ani primární CBD – Central Business District. V Londýně vznikla destinace unikátní svou kombinací uživatelů se zaměřením na umění a technologie. Podílem dostupných bytů nebo oceňovanou bytovou kvalitou veřejných prostranství se mu jiný tamní projekt zatím nevyrovnal.

9. 2. Doporučení

Samotné případové studie *Měst na kolejích* – Wien Hauptbahnhof a London King's Cross – jsou deskriptivní částí výzkumu. Přestože ve vyhodnocení vícepřípadové studie jsou některé strategie identifikovány jako více funkční než jiné, není možné zobecnit dvě konkrétní zkušenosti, dvě případové studie, do podoby všeobecně platných doporučení.

9. 2. 1. Doporučení: základní nastavení teoretického rámce

Doporučení v rámci tohoto výzkumu se tedy primárně vztahují ke koncepci teoretického rámce komplexní případové studie. Základní a obecná doporučení se shodují s dřívějšími výzkumy (Bertolini a Spit, 1998; Peek a Louw, 2008):

▷ Potřeba komplexního přístupu: Velkým projektem *Města na kolejích* vzniká nebo je transformován dopravní uzel a vzniká nová část města. To se děje určitým procesem

v jasně daném kontextu. Tradiční perspektivy „objektového nebo procesního“ výzkumu, zaměřujícího se buď převážně na objekt (co vzniklo) bez podstatných souvislostí procesu vzniku, nebo převážně na proces (jak to vznikalo) bez analytického výzkumu toho, co bylo vlastně výsledkem tohoto procesu, významně redukuje realitu *Měst na kolejích* do té míry, že podávají jejich zkreslený obraz. Jak ukázaly zkoumané případové studie, kontext vzniku jednotlivých projektů (za jakých podmínek se aktéři rozhodovali) je naprosto klíčový pro pochopení některých vztahů a návazností.

▷ **Potřeba multioborového přístupu:** Souvisí s předchozím požadavkem v tom smyslu, že zaměření výzkumu na proces nebo objekt je typické pro určité profesní skupiny, které nahlížejí předmět výzkumu svojí perspektivou. Pro reálnou využitelnost poznatků je překonání sektorových znalostí naprosto klíčové. Tento požadavek je lépe naplňován v rámci multioborových týmů a s využitím klíčových doplňujících výzkumů (viz Kapitola 9. 4. Doporučení pro další výzkum).

9. 2. 2. Doporučení: zásadní body teoretického rámce

Témata teoretického rámce byla nastavena tak, aby výsledná případová studie komplexně popsala případ, proces jeho vzniku a kontext, ve kterém se vše odehrálo. Ověřením teoretického rámce zpracováním dvou případových studií se přesto některé z parametrů ukázaly jako zásadní a více určující než jiné. Při vědomí, že u jiných projektů mohou být těmi určujícími zcela jiné parametry, si dovolím tyto vypíchnout:

Kontext

▷ kontext institucí, jejich rolí, kompetencí a vzájemných vztahů: nastavení spolupráce mezi železniční společností a městem, instituce uprostřed procesu transformace, hledající novou pozici

▷ celospolečenské ambice, zhmotněné politickou reprezentací a jejím směřováním velkých projektů ke konkrétním strategickým cílům

▷ stabilně využívané plánovací nástroje a postupy, s institucionálním zajištěním a s odladěnými problémy, inovované dle potřeby: program podpory dostupného bydlení, program kompenzací dopadů výstavby do území

Proces

▷ Předchozí iniciativy: proč selhaly a co se z nich aktéři naučili?

▷ organizační struktura a obchodní model projektu: způsob zhodnocování pozemků, jaké vztahy zakládá mezi aktéry a v jaké fázi se jednotlivé pozemky vzdalují jednotnému záměru (prodej, právo stavby)

▷ způsob a stabilita regulace dlouhodobě se rozvíjejících území: dostatečně pevná a dostatečně flexibilní

▷ péče, věnovaná návrhu masterplanu a dojednání podmínek výstavby

▷ etapizace výstavby: může mít pouze krátkodobý dopad na bezprostřední okolí, může mít ale také další smysl: ekologii staveniště, dlouhodobé budování mentálního obrazu čtvrti.

Objekt

▷ uzlu-místu věnovat patřičný prostor v rámci výzkumu, odpovídající významu nově vzniklé čtvrti a dopravního uzlu. Uzel-místo je dlouhodobým a fyzickým výsledkem dané iniciativy.

▷ konsolidace uzlu a místa a ošetření míst jejich konfliktů: dostupnost vs. obytnost zhmotněná v otázce politiky vůči automobilové dopravě; zanesení nových bariér a vytvoří možností k jejich překonání, integrace infrastrukturních projektů do bezprostředního okolí; funkce a charakter samotného nádraží jako uzlu a místa

▷ strategie k překonání prostorových a sociálních bariér mezi nádražím a novou čtvrtí na straně jedné a okolními čtvrtěmi na straně druhé

▷ aspekty jednostranné zátěže území a strategie managementu různorodosti; podobnější analýza funkčního členění – spektrum, zrnitost, výdělečnost, rozložení v území

▷ otázka environmentální udržitelnosti nové výstavby vyplynula až v průběhu výstavby aktuálních projektů; environmentální udržitelnost představuje nejaktuálnější a nejvíce prominentní nově se vynořivší téma.

9. 3. Diskuse metody a limity výzkumu

9. 3. 1. Výběr případových studií

Limity sběru dat pro vytvoření přehledu současné praxe měst na kolejích

Příklady projektů, kterými jsou jednotlivé kategorie ilustrovány, vycházejí z rešerše k této práci, nikoli z kvantitativního výzkumu, který by pokryl fenomén *Měst na kolejích* v celé šíři. S tím se pojí určitá omezení: tak jako u předchozích pokusů o typologii i tato práce spoléhá na alespoň částečně veřejně komunikované příklady především evropských projektů. V podobné pasti zkresleného vzorku, sebraného na základě nesystematického výzkumu, založeného na dostupnosti dat, se ocitli i autoři dosud největší přehledové studie *Měst na kolejích* (Peters a Novy, 2012b). Rozsáhlejší studie se systematickým sběrem dat byla mimo možnosti této práce, která sbírala vzorky pro ověření metody; systematický přehled o současných *Městech na kolejích* je nicméně jedním z bílých míst současného výzkumu (viz Kapitola 9. 4. Doporučení pro další výzkum).

Kritéria pro zařazení projektů do vzorku: projekty realizované i připravované

Soupis aktuálních projektů byl proveden mj. jak mezi v současnosti realizovanými, tak teprve připravovanými projekty. Při vědomí toho, kolik v minulosti plánovaných projektů se realizace nikdy nedočkalo, se toto může jevit jako metodická chyba. Bertolini a Spit (1998) u několika případových studií (Utrecht Centrum Projekt, Basel Euroville, Stockholm City West) vyvozovali ponaučení ve fázi projektu, která vzbuzovala naděje na realizaci; ve skutečnosti však byly tyto projekty realizovány až mnohem později na základě zcela jiné iniciativy. Ve prospěch tohoto výběru hovoří dvě skutečnosti: Projekty, připravované po krizi na konci první dekády, se daří dovést do zdárného konce daleko častěji, než jejich předchůdce (Peters a Novy, 2012c). Rešerše budoucích projektů navíc otevírá možnost nahlédnout, kam se posouvá uvažování o projektech, které jsou plánovány dnes, ale realizovány budou až kolem roku 2040.

Parametry pro definici ústřední kategorie projektů: Centrální poloha

Identifikace charakteristických parametrů u českých příkladů vycházelo z projektů a iniciativ, připravovaných před rokem 2018. K roku 2023 je potřeba aktualizovat především vývoj v Brně, kde bylo mezitím rozhodnuto o realizaci nového hlavního nádraží na místě Dolního nádraží. Budoucí hlavní nádraží je tak v pozici, kdy může založit nové, jižně položené městské (sub)centrum, teoreticky ale může také rozšířit stávající centrum jižním směrem. Jak ukazují zahraniční zkušenosti, velmi záleží na kvalitě projektu, způsobu jeho realizace a na ekonomické síle regionu v příštích několika desetiletích.

Z hlediska centrální polohy může být diskutabilní také zařazení Smíchovského nádraží. Tento projekt může posílit pražské (sub)centrum Anděl či vytvořit vlastní těžiště na jihozápadě Prahy. Přesto interpretuji tento projekt v kontextu stabilní mono centrické struktury Prahy, v níž se přes desetiletí plánování *sektorových center* i některé aktuální plány (viz např. úřední čtvrt' v Letňanech) skutečná decentralizace celoměstských funkcí nikdy neprosadila.

Také nádraží Praha-Bubny je z hlediska polohy nejednoznačné. Realizací transformačního projektu posílí uzel Vltavská – Bubny, jeho význam potvrdí i návrh nové Vltavské filharmonie, který toto území jednoznačně vkládá do souvislosti s historickým centrem města a jeho kompozicí významných veřejných budov na nábřeží. Vzhledem k rozsahu území je zde potenciál vzniku druhého epicentra kolem Nádraží Holešovice, orientovaného k areálu pražské teplárny, intenzivní zástavbou kancelářských a veřejných budov. (Sub)centrum Nádraží Holešovice–Teplárna by potom vykazovalo spíše znaky kategorie 3 - *Uzly-místa mimo centrální polohu s rozsáhlými transformačními plochami*.

Parametr *centrální polohy* je v prostředí mimo evropské metropole identifikován jako bezprostřední blízkost původního obchodního centra – *downtown*. Jde zjevně o jiný charakter centrality, který ztrácí mnoho ze středo- a západoevropské vrstevnatosti, zejména v městech, v nichž je vázaný na historii městského jádra – jeho obraz a památkovou ochranu. Při výběru referenčních případových studií jsem tento rozdíl brala v úvahu.

Parametry pro definici ústřední kategorie projektů: Rozsah developmentu

Relativně malý rozsah developmentu či development omezený jen na účelové prvky nemusí být nutně výsledkem záměru, jak uvádím v identifikaci periferních VRT terminálů. Situace, kdy byl další rozvoj okolních pozemků naplánovaný, ale nepodařilo se ho realizovat, není nijak ojedinělá. Současná literatura (Bertolini a Spit, 1998) popisuje případy, v nichž zlepšená dostupnost ve formě nového dopravního terminálu sama o sobě nevytvořila atraktivní lokalitu, v níž by se chtěli usadit noví obyvatelé, firmy či instituce. Tento scénář je častější u periferně umístěných stanic, při mimořádně nepříznivé shodě okolností se ale nevyhýbá ani centrálním lokalitám, jak je patrné z příkladů některých španělských měst. Do charakterizace jednotlivých typů tak nevyhnutelně vstupuje také parametr času – i nádraží bez developmentu mohou mít přívrastek *zatím*. Představená typologie tak ukazuje projekty mimo jiné z hlediska jejich současného stavu.

U řady *měst na kolejích* existuje pochybnost, zda vůbec jde o integrovaný projekt transformace uzlu a místa. U některých probíhá rozvoj pozemků nezávisle na samotném provozu nádraží; ať už proto, že byla nádraží přestavěna v předchozím období, anebo proto, že je dané nádraží přestavováno prakticky kontinuálně, nezávisle na potřebách okolního města. V extrémních případech může vznikat spekulativní výstavba na pozemcích bez ohledu na dopravní funkce a potřeby; nová výstavba pak těží z blízkosti nádraží, aniž by ale vytvářela podmínky pro tolik potřebné prostorové provázání *uzlu a místa*.

9. 3. 2. Teoretický rámec případové studie

Teoretický rámec Bertoliniho a Spita a jeho limity

Teoretický rámec dle Bertoliniho a Spita je do současnosti jediným komplexním teoretickým rámcem pro výzkum *Měst na kolejích*. Jeho přímému využití – aplikaci na současné případové studie – však bránilo několik aspektů.

Teoretický rámec formulovali Bertolini a Spit ve své publikaci z roku 1998 a aplikovali ho na projekty *Měst na kolejích*, které byly připravovány v polovině devadesátých let 20. století. Zatímco základní témata jsou stále relevantní: národní plánovací systém, politické a kulturní podmínky, proces a objekt – uzel a místo; zpracování a pojetí konkrétních témat a kategorií silně podléhá dobovému kontextu. Vynořila se také zcela nová témata, která tehdejší projekty a potažmo také autoři studie, nebrali v úvahu. Mezi mnohými jsou to vyšší nároky na prostorovou a sociální integraci uzlu a místa nebo otázka sociální a environmentální udržitelnost velkých projektů. Kniha *Cities on Rails* byla průkopníkem, po němž následovala mohutná vlna výzkumu velkých projektů a projektů měst na kolejích zejména v nultých letech (viz kapitola 2). Výstupy z těchto výzkumů logicky nemohli být při tvorbě teoretického rámce z roku 1998 reflektovány.

Teoretický rámec také nutně podléhá zkreslením, daným profesním zázemím jeho autorů. Ti vycházejí z oblasti geografie a prostorového a dopravního plánování, které je determinující ve vztahu k měřítku předmětu výzkumu. To se obzvláště projevuje u parametrů místa: město pojmají jako socio-geografickou jednotku, na novou část města

se dívají perspektivou developmentu – rozvoje nemovitostí. Místo a návrh v měřítku, ve kterém obvykle operují architekti či urbanisté, v teoretickém rámci víceméně absentuje. Případové studie tak nehledají odpověď na otázku, jaké prostředí díky novému developmentu vzniklo.

Především z těchto důvodů bylo nutné se základním teoretickým rámcem dále pracovat, aktualizovat ho a prověřit ho jak nedávnou publikační praxí – obsahovou analýzou komplexních případových studií –, tak dále praxí přípravy a realizace konkrétních projektů *Měst na kolejích* (zpracováním případových studií).

Nelineární proces vzniku teoretického rámce

Proces vzniku finálního teoretického rámce případové studie lze popsat jako nelineární. Východí bod našel v teorii *uzlu a místa*, která byla následně opracována obsahovou analýzou dalších případových studií a rešerší jednoho později zpracovaného případu. Výsledná struktura je však navíc také syntézou poznatků a zjištění, která se na dlouhé výzkumné cestě celkem nevyhnutelně nashromáždila. Jistou útěchu v tomto klopotném procesu poskytují jak jinak než Bertolini a Spit, když přiznávají, že „(...) *uspokojivý analytický rámec [případových studií] může být představen teprve až po důkladném studiu a prozkoumání případových studií.*“ (Bertolini a Spit, 1998, s. 212).

Předpoklad dalších témat

V rámci zpracování obsahové analýzy případových studií jsem pracovala také s vlastními tématy, která dle mých předpokladů měla být případovou studií řešena. Většina těchto témat se následně objevila v rámci případové studie King's Cross, která je rozsahem a tematickým vymezením nejkomplexnější a také nejvíce současnou studií. Šlo zejména o témata udržitelnosti – sociální, ekonomické a environmentální, jimiž se studie z Lille a Stockholmu, publikované v 90. letech 20. století nezabývaly. Pracovně jsem zařadila také možnost referovat o post-pandemických trendech, které jsem nakonec vyhodnotila jako nedostatečně specifické, s malými možnostmi je v reálných případech ověřit.

Nezařazená témata

Do návrhu teoretického rámce nebyla zařazena některá zdánlivě důležitá témata, jakými jsou některé tzv. hybné síly – technologické inovace, vztahující se k železniční dopravě a logistice nebo socio-demografické trendy, související s proměnou vzorců mobility. Za jejich absencí v teoretickém rámci případových studií stojí fakt, že nejde o proměnnou kontextu, který bývá pro daný příklad unikátní, ale právě naopak o předpoklady, nutné podmínky realizace projektu města na kolejích, které jsou na vzorku velkých měst západní a střední Evropy víceméně obdobné.

Další témata byla vyňata proto, že byla definována kritérii pro výběr vzorku: šlo v zásadě vždy o rozsáhlé pozemky, které se nacházejí v blízkosti městského centra. Není tak např. třeba zkoumat, zda půjde (v limitech reálií toho kterého státu) o lokalitu atraktivní pro mezinárodní investice, nebo zda je transformační území dostatečně rozsáhlé pro realizaci nové čtvrti. V případě jinak definovaného vzorku by nicméně bylo nutno upravit také témata, která jsou pro něj relevantní.

Způsob aplikace teoretického rámce

V rámci syntézy teoretického rámce jsem došla k poznání o provázanosti jednotlivých parametrů a měřítek, ilustrovanému mj. novým schématem teoretického rámce. Teoretický rámec – jako informační koš, ohraničující a vymezující témata a dávající je do vzájemných vztahů – není osnovou případové studie. Mechanické naplnění struktury teoretického rámce informacemi a daty by vyústilo ve školometský výčet položek a šlo by proti smyslu a definici případových studií, které popisují objekt jako součást svého kontextu a osvětlují souvztažnosti. V praktické části této výzkumné práce, v samotných reportech případových studií tak byl teoretický rámec využíván přesně v souladu s jeho smyslem, jako s nástrojem vymezujícím a ohraničujícím, ale nikoli nutně strukturujícím.

9. 3. 3. Aplikace teoretického rámce – zpracování případových studií

Limity sběru dat a práce s daty

Jak ukázala práce na dvou konkrétních případových studiích, srovnat dostupná data do jednotného teoretického rámce nebylo vždy snadné nebo dokonce možné. O každém z případů je k dispozici jiný typ informací, což do určité míry odpovídá jinému charakteru projektů: King's Cross je komerční projekt, který cíleně „prodává“ své úspěchy se snahou dále podpořit obchodní značku a zvýšit prestiž a hodnotu projektu. Wien Hauptbahnhof má parametry veřejného projektu, který převzal marketingové techniky k prezentaci výsledků u „své“ agendy, např. realizace dostupného bydlení a další veřejné investice, organizace sousedských aktivit apod.

Hlubší ponor do analýz a témat mimo marketingová sdělení měl v obou případech svá úskalí. V případě King's Cross část výzkumu spoléhala na rozsáhlý záznam osobních vzpomínek jednoho z klíčových účastníků, Petera Bishopa (Bishop a Williams, 2016). Tento zdroj je na jednu stranu cenný v tom smyslu, že předává informace s otevřeností a v detailu, kterému se žádné interview s respondentem nebo klasicky konstruovaná znalost formou akademické práce nemůže vyrovnat. Analyzoval tak např. individuální přínos jednotlivých aktérů nebo to, jak který z nich vnímal svoji roli v rámci institucí. Na druhou stranu Peter Bishop sdílí svůj pohled na věc, s deklarovanou snahou o objektivní zachycení, nicméně s nevyhnutelným zkreslením, daným jeho aktivní účastí v procesu.

Autoři, zpracovatelé předchozích případových studií, stejně jako autorka tohoto výzkumu, neprováděli vlastní analýzy projektů z různých oborů.⁶⁶ Všichni tak vycházejí z dostupných dat a výzkumů, které nepokrývají zkoumaný projekt kompletně. U případu King's Cross se to projevilo mj. u výzkumu prostorové integrace, kdy byla v rámci mezinárodně dostupného výzkumu zpracována space syntaxová analýza pro území před přestavbou (ta identifikovala nepropojenost uliční sítě; Thammaruangsri, 2003), ale už ne pro území po přestavbě s novým urbanistickým řešením (tak, aby bylo možné vyhodnotit, nakolik se urbanistickému návrhu podařilo integrovat novou čtvrť do okolní uliční sítě). V případě Vídně takovéto srovnání předtím-potom existuje a jeho přínos je nedocenitelný (Zeddel, 2015).

⁶⁶ Výjimkou je funkční, prostorová a procesní analýza v případě Wien Hauptbahnhof; viz Kapitola 9. 4. Doporučení pro další výzkum.

V případě King's Cross také řadu výzkumů či studií realizuje či jejich zpracování zadává sám developer, přičemž chybí nezávislé studie, které by si některé otázky položily ostřeji či objektivněji. Developerem objednaná studie o ekonomických a sociálních dopadech výstavby nové čtvrti nepřináší žádné informace o gentrifikaci, fluktuaci obyvatel nebo proměně sociální struktury v okolních čtvrtích (Regeneris, 2017). Podobně studie shrnující bilanci udržitelnosti nově čtvrti je spíše jen prezentací, nikoli analýzou, která by ukázala, na které slabiny je možné se zaměřit. Na příklad enormní pokles odpadů v roce 2020 oproti roku 2019, prezentovaný jako úspěch při mitigaci změn klimatu, lze zjevně přičíst na vrub pandemii covidu-19; data bez poctivé interpretace mohou být značně zavádějící (KCCLP, 2021).

V případě obou dlouhodobě sledovaných zahraničních případových studií sloužily jako zdroje primárních a pravidelně aktualizovaných informací oficiální webové stránky projektů. V obou případech však došlo postupem času k výrazné proměně obsahu. Oficiální stránky projektu Vídeňského hlavního nádraží byly například zcela transformovány na informační portál o stávající nádražní budově a službách pro cestující a návštěvníky, čímž byl zneprístupněn veškerý podrobný obsah, týkající se přípravy a realizace projektu (*BahnhofCity*, 2022). Webové stránky King's Cross se s pokračující výstavbou proměnily na informační rozcestník *Destinace KX*, na němž je průběhu přípravy a realizace projektu věnováno několik stručných odstavců (*King's Cross...*, 2012). Také další online zdroje zastarávají, např. webové stránky, které spravovala organizace King's Cross Railway Lands Group, zastřešující místní občanská sdružení, jsou dnes selektivně zarchivované a ve své původní podobě již neexistují. Mezi nemnoho, v době psaní tohoto textu dosud přístupných a aktualizovaných, online zdrojů se tak řadí osobní blogy některých aktérů (*Stadtraum Hauptbahnhof*, 2008-2022).

Otázkou byla také šíře záběru některých datových souborů. Typicky pro případ kontextu je otázkou, kdy v minulosti došlo ke zformování klíčových diskurzů, ambicí nebo rozhodnutí; a zpravidla by bylo možné jít hluboko do minulosti. Jiné trendy a proměnné kontextu ovlivňují fázi plánování (plánovací systém, geopolitické ambice) a jiné fázi výstavby (ekonomická situace, nastavené obchodní vztahy). Klíčem pro ohraničení témat byla nakonec zvolena zásada pracovat s těmi informacemi, které mohli mít v inkriminované době k dispozici aktéři, kteří se na základě nich rozhodovali.

Odchylky od teoretického rámce

Do každé z případových studií byla mimo základní teoretický rámec zařazena další témata. Jedná se o fakta, informace a souvislosti, které jsou pro daný případ významné a charakteristické, ale u nichž bylo těžké předjímat, že tomu tak bude, nebo předpokládat, že budou mít tato témata univerzální platnost. Podobným způsobem pracovali s teoretickou strukturou případových studií i Bertolini a Spit (1998), kteří se věnovali některým významným, typickým či unikátním souvislostem do větší hloubky (viz Kapitola 5. 4. Shrnutí obsahové analýzy komplexních případových studií). Klíčem k identifikaci těchto témat byla jejich relevance při osvětlování příčin a souvislostí vzniku konkrétního města na kolejích nebo různých aspektů jeho podoby.

Mezi taková témata lze zařadit systém vídeňského dostupného bydlení, který byl předřazen procesu i objektu jako samostatné podtéma kapitoly Kontext. Přestože jiná,

obecně platná pravidla, rámuující a formující parametry projektu (výšková regulace, systém památkové péče, celoměstská politika vůči individuální automobilové dopravě) jsou představena až v rámci příslušných kapitol objektu, v případě Vídně a jejího programu dostupného bydlení šlo o téma klíčové pro výsledek projektu, a jako takové bylo zařazeno zvláště. Podobně v londýnské studii byla věnována zvláštní pozornost výjimečně dlouhému a důkladnému procesu tvorby masterplanu a dohody nad výstavbou v území. V případě King's Cross bylo klíčové popsat a pochopit, proč to trvalo tak dlouho a co se v tomto období skutečně odehrávalo. Možnosti zpracovat toto téma důkladněji napomohl unikátní vhled do tamních procesů a dějů, které poskytla práce Bishopa a Williamsové (2016).

Ani ne tolik odchylkou jako spíš rozpracováním tématu z teoretického rámce byla morfologická a funkční analýza nové zástavby v případě Wien Hauptbahnhof. Šlo o specifikaci základních parametrů nové zástavby (zastavěnost, parcelace, členění hmot, výškové hladiny), která se jevila heterogenní jak vůči okolním čtvrtím, tak vůči sobě navzájem v rámci jednotlivých lokalit. Tato analýza je jedním ze způsobů, jak tento rozdíl zachytit a popsat pomocí objektivních parametrů. Podobně byla analyzována funkční různorodost, resp. různorodost typů bydlení podle škály kritérií (typy vlastnické struktury, dostupnost, kontrola veřejného sektoru nad výsledkem). Různorodost bydlení se jevila býti pro tento projekt typická, a zároveň nebyla dosud nikde identifikovaná, kvantifikovaná a porovnaná s jinými lokalitami. V případě vídeňské studie tak bylo (v rámci odbornosti autorky) experimentováno s náplní a formou konkrétní kategorie teoretického rámce, kategorie funkčních a prostorových vlastností nové zástavby.

Do případových studií byla dále zařazena průřezová nebo shrnující témata, která slouží k usnadnění orientace v ději. Tím je zejména slovník aktérů; napříč studií se vyskytují nižší desítky aktérů a dalších zájemníků, což je pro orientaci v textu poměrně zatěžující. Tento přehled napomáhá propojit údaje o jejich historii, zapojení do projektu a vzájemných vztazích. Podobně shrnujícím, průřezovým materiálem se stalo také grafické zpracování procesu přípravy projektu Wien Hauptbahnhof. To umožní lepší orientaci v časových návaznostech mezi dílčími projekty a představí jednotlivé děje a akce v perspektivě délky celého procesu.

Společné vyhodnocení vícepřípadových studií

Společné vyhodnocení obou případových studií není pouze porovnáním konkrétních dějů, dat a výsledků v jednotlivých tématech; interpretace zjištění jdou často napříč kategoriemi, definovanými v teoretickém rámci. U vícepřípadové studie King's Cross – Wien Hauptbahnhof společné vyhodnocení obsahovalo témata, v nichž zkoumané příklady potvrdily určitý trend (nejčastěji etablovaný odbornou literaturou) nebo v nichž naopak vykazaly určité specifikum a jejich společným vyhodnocením a porovnáním se tento rozdíl ukázal. Takovým průřezovým tématem se ukázala být např. stabilita dohody nad podobou území, tvorba masterplanů několika kolektivy a s tím spojená otázka autorství, různé strategie, sloužící k překonání sociálních a prostorových bariér, fasety politik vůči automobilové dopravě nebo pojetí nádražních budov.

Při vyhodnocování jevů napříč studii se tento výzkum nachází v interpretační rovině. Hledá souvislosti a souvztažnosti a drží se přitom co nejvíce dat a faktů, přitom se ale

pohybuje na hraně výzkumu, v němž lze veškerá tvrzení doložit. Konstrukce koherentních způsobů interpretace komplexních jevů nutně podléhá kognitivnímu zkreslení, kdy nás (výzkumnice nevyjímaje) neurologická přirozenost nutí k vytváření vnitřně soudržných „vyprávění“ (Kahneman, 2011). Toto je riziko, vlastní veškerému výzkumu, který reportuje komplexní jevy, a jedinou obranou je poctivá práce s daty a jejich vyhodnocováním.

9.3.4. Metoda případové studie

Metoda případové studie je deskriptivní metodou, která představuje nejmenší možnou redukci složitosti. Každý z popisovaných případů je jedinečný a metoda případových studií jakožto určitý deštník pro zjištění vzniklá kombinací metod tuto jedinečnost uznává a ve svých výstupech zrcadlí. Argumentaci jedinečností posiluje také výběr dvou případových studií, který sloužil do určité míry jako prevence kognitivního zkreslení. Připomíná čtenářům i výzkumníkům, že řešení, které fungovalo v jednom konkrétním (a jediném důvěrně známém) případě, nemusí nutně fungovat v případě jiném, jakkoli podobném. Na základě dvou hloubkových studií není možné vyvodit univerzálně platná pravidla, a tedy ani doporučení, jak postupovat v podobných případech. Co na základě hloubkových případových studií naopak lze, je vyvinout si citlivost na souvislosti a na komplexnost *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území*.

9.3.5. Sdílení a přenos zkušeností

Regionální bariéry sdílení zkušeností v urbánním výzkumu: české vs. zahraniční případové studie

Během obsáhlých rešerší k tomuto výzkumu nebylo možné si nevšimnout, kterak v mezinárodním výzkumu zcela chybí systematicky pojaté téma velkých projektů ze zemí střední a východní Evropy (Central and Eastern Europe - CEE), a kterak se projekty z těchto zemí v rámci kolektivních monografií vyskytují jen výjimečně (např. Machala a Koelemaj, 2019 nebo Berg a Pol, 1998). Projekty ze zemí CEE nejsou hodnotným tématem výzkumu ani v rámci těchto zemí jako takových, jako reference pro sebe navzájem. Na příkladu České republiky: výzkum domácích projektů pro domácí publikum v podstatě neexistuje, zatímco výzkum zahraničních, rozuměj západoevropských projektů pro domácí publikum je reprezentován několika jednotlivými výzkumníky a jejich prací (Doležalová a Macoun, 2017; Řezáč, 2016; Čechová, 2015; Čechová a Fialová, 2015). Obecně velmi malá výzkumná aktivita na poli velkých projektů ze zemí CEE tak tvoří zásadní bariéru v otázce sdílení a přenosu zkušeností.

Jak ukazují odborné publikace ze zemí západní Evropy a USA, některé na první pohled vnímané bariéry výzkumu v jiném kontextu bariérami vůbec nejsou: fakt, že mnohé projekty dosud nebyly realizovány, nebránil autorům významných monografií v tom, aby o nich psali jako o záměrech (Bertolini a Spit, 1998; Berg a Pol, 1998; Bruinsma a kol., 2008). Příklady odborné literatury z USA, jejíž autorky a autoři identifikují v rámci evropských projektů smysluplné ponaučení pro tamní projekty, dává tušit, že ponaučení

lze hledat i u projektů z velmi odlišného kulturního okruhu (Chen a kol., 2019; Loukaitou-Sideris a kol., 2017; Loukaitou-Sideris a Peters, 2020).

Studie o velkých projektech ze zemí CEE jsou v rámci mezinárodního výzkumu podprezentované. Možnou interpretaci tohoto jevu nabízí Michael Gentile (2018), když hovoří o fenoménu vyčleňování tzv. post-socialistických měst z dominantního proudu výzkumu a jejich „nálepkování“ různými stereotypy, které se s touto kategorií pojí, a které ji de facto odsuzují na periferii urbánních znalostí. Dominantní proud výzkumu je přitom definován konkrétními znaky, přičemž tato definice určuje normu: pokud bude definice příliš úzká, bude existovat mnoho odchylek od normy. Tyto odchylky jsou potom „zbytkem“ – nikoli specifickým objektem výzkumu nebo rovnocennou odnoží uvnitř hlavního proudu výzkumu. Pokud budou u normy definovány jen podstatné znaky, budou i příklady ze zemí CEE součástí hlavního proudu výzkumu (Gentile, 2018).⁶⁷

Nakolik inkluzivní by musela být definice normy v případě Měst na kolejích, aby pojala i české příklady? V mnoha ohledech jsou okolnosti formující české projekty totožné s těmi západními: hybné síly socio-prostorových vzorců (suburbanizace, nárůst individuální automobilové dopravy, koncentrace obyvatel ve velkých městech, stárnutí populace, zmenšování domácností), hybné síly technologických inovací (deindustrializace, trendy v logistice a dopad na železniční a silniční dopravu a mobilitu obecně), růst sektoru služeb (poptávka po kancelářských prostorech a rozmístění služeb – koncentrace v centrech města a vznik edge cities) a další trendy, jako zhoršující se dostupnost bydlení nebo tlak na zvyšování kvality života ve městech. Stejně jako v západních městech, i v těch českých kolísají ekonomické cykly a města se potýkají se specifickými problémy, včetně institucionálních bariér.

V řadě dalších ohledů je naopak situace českých měst na kolejích specifická: hustota tratí a rychlost vysokorychlostní železnice, finanční situace velkých měst, vůle a kultura plánování – institucionální kapacita, kultura učení a plánovacích inovací. V neposlední řadě také absence realizovaného projektu *Města na kolejích*. Ze dvou zkoumaných příkladů – London King's Cross a Wien Hauptbahnhof – vyplývá, že rozdíly mezi těmito dvěma evropskými, realizovanými projekty ve městech s vysokou plánovací kulturou, jsou přesto propastné. Navzdory tomu, nebo právě proto, jejich porovnání snad bylo v mnohém přínosné a ukazuje, že komparativní výzkum napříč různými kontexty má smysl.

V začátcích tohoto výzkumu jsem se až pozoruhodně často setkávala s ultimátním důvodem, s nímž byla odmítána celá možnost hledat ponaučení u zahraničních příkladů *Měst na kolejích*: pozemky při nádraží českým městům nepatří, ergo města nerozhodují, co se tam bude stavět; to je plně na rozhodnutí (soukromých) vlastníků těchto pozemků. Neříká, co zkoumat. V uplynulých letech se v České republice podařilo zvýšit vůli k plánování a plánovací kapacitu takovým způsobem, že – troufám si tvrdit – výše

⁶⁷ historie architektury musela v nedávné době obdobně – přehodnocením postkoloniální historie modernismu – rozšířit normu toho, co je to modernismus. Viz debata, která se rozhořela v rámci odborné konference A World of Architectural History, 02-04 November 2018, The Bartlett School of Architecture, UCL, 2018.

uvedený názor skončil v propadlišti dějin. A s ním i představa, že se studiem zahraničních projektů nemáme co naučit.

Limity zavedení znalostí do praxe

Mezi produkcí znalosti a jejím zavedením do praxe existuje několik mezistupňů, jejichž překonání není nikde na světě samozřejmostí. Přenos znalost začíná rozšířením poznatků, jejich osvojením na straně klíčových aktérů a vytvořením obecné shody nad jejich sdělením. Jde de facto o rozšíření znalosti v rámci odborných kruhů a vybudování odborného konsensu. Součástí je vytvoření dostatečně silné poptávky ze strany veřejnosti po změně statusu quo nebo po určitém řešení. Posledním krokem je potom zavedení poznatků do praxe.

Ve zkoumaných případech na straně veřejné správy vždy existovaly struktury, které byly schopné vstřebání nových poznatků, které byly vybavené k budování odborného konsensu a zároveň byly schopné zavést poznatky do praxe v rámci připravovaného projektu. Šlo o kombinaci politiků, kteří dali projektu určitou energii a vložili do něj důvěru a tím i svůj politický kapitál; a velmi dobře vzdělaných a specializovaných úředníků – plánovačů, architektů a manažerů – v adekvátně velkých týmech a dobře zapojených do organizační struktury projektů. Neméně důležitá byla poptávka ze strany veřejnosti, její očekávání a možnost tato očekávání prosazovat: např. zapojení veřejnosti do konzultací, v nichž může požadovat, aby spolu s novými kanceláři vznikl také dostatek dostupného bydlení nebo vybavenost pro trávení volného času (a naplnění tohoto požadavku).

I v případě, kdy nad obecným cílem, kterého má být dosaženo, panuje shoda, na cestě k aplikaci do praxe stojí několik překážek, z nichž nejvýznamnějšími jsou institucionální bariéry: systém plánování a regulací, organizační struktury, profesionální praxe nebo postoje veřejnosti se mohou stát nepřekonatelnými překážkami (Bertolini, Curtis a Renne, 2012, s. 42). Přenos znalosti do praxe potom není úplný, a je typicky omezen pouze na skupinu aktérů, která nedisponuje pravomocemi k uskutečnění změny.

V České republice lze identifikovat několik institucionálních bariér zavádění nových znalostí z oblasti plánování do praxe. Kromě donedávna chybějící institucionální kapacity a nedostatečného konsensu nad potřebou plánování jsou to konkrétní plánovací a regulační nástroje, které chybí nebo existují v podobě, která nevyhovuje současným požadavkům a nárokům na tvorbu městského prostředí. Nejčerstvější zkušeností řady českých měst se soustředěnou výstavbou „velkého projektu“ je tak stále výstavba sídlišť z období komunistické totality.

9. 3. 7. Limity (této) akademické práce

Ponor do hloubky jednoho malého, ohraničeného problému, ke kterému jsou doktorandi v průběhu studia nabádáni, se v tomto případě jevil problematický hned z několika důvodů: Velký projekt *města na kolejích* je komplexním a rozsáhlým potenciálním předmětem zkoumání, pro nějž je typická absence původního českého výzkumu. Nebylo tedy možné zúžit téma výřezem z (neexistujícího) výzkumného celku. Zároveň se s tématem *měst na kolejích* pojil hlad po návodech a metodikách „jak na to,“ spojený s

deficitem domácí plánovací a developerské expertízy. Pro výzkumnici–doktorandku byl potom zásadním limitem nemožnost napsat disertační práci v oboru odlišném než je její obor, a nutnost udržet se v mantinelech, vymezených doktorskou prací jakožto výzkumem s jediným řešitelem a rozsahem práce daným možnostmi studia. V rámci identifikace výzkumu jsem hledala takové zúžení tématu, v němž využiji sílu architektonické profese: vidět vztahy, vnímat kontext a rozumět přesahům do dalších disciplín. Klíčové pro mě bylo zúžit téma takovým způsobem, aby zůstal zachován pohled na celek, protože ten je tím, co je na daném tématu fascinujícím.

Výsledkem těchto limitů a okolností, a také osobního nastavení a motivací je předložený výzkum, který kombinuje tři identifikovatelné části: (1) přehled současných projektů a návrh typologie měst na kolejích, (2) návrh typového teoretického rámce případové studie (3) zpracování vícepřípadové studie projektů z Vídně a Londýna. Metodické komplikace a hledání tématu mimo jiné přispěly k délce zpracování výzkumné práce.

Douška na závěr: stejně, jako veškeré produkty vědeckého poznání, ani tento výzkum není neutrální *pravdou* bez přívlastků a hodnotové orientace. Toto není chybné či nevědecké, je to realita urbanismu a plánování jakožto procesu odborně-politického (Andersen a Atkinson, 2013).

9. 4. Doporučení pro další výzkum

9. 4. 1. Multidisciplinarita výzkumu o městech na kolejích

Se snahou o komplexní případovou studii s vyváženou strukturou, postihující všechny relevantní složky objektu i procesu jeho vzniku v kontextu, se poněkud kříží fakt, že se jedná o disertační práci jednotlivce, u níž nutně vstupují do hry vlastní profesní i osobní zkrslení. Tento fenomén popsali Peek a Louw (2008) a je vlastní i seminální práci tohoto tématu – *Městům na kolejích*, v níž autoři popisují jednotlivé projekty převažující optikou developmentu (Bertolini a Spit, 1998). Navzdory kvalitám jakkoli jednostranně pojatých prací (Bertolini a Spit, 1998, Berg a Pol, 1998, Espace Corisé, 1996, Bishop a Williams, 2016 a další) se přikláním k názoru, že podobný typ výzkumu by měly dělat široce postavené týmy – jak z hlediska odbornosti, tak životních zkušeností –, které mají největší naději na překonání úzce vymezených pohledů a vytvoření skutečně multidisciplinárního přístupu.

9. 4. 2. Rozšíření analytických vstupů případové studie

Urbánní výzkum je z podstaty multioborový a tuto podstatu by měly odrážet vstupy, se kterými případové studie pracují. Multidisciplinární týmy jsou potom předpokladem pro to, aby případové studie vyhodnocovaly široké spektrum analýz z různých oborů, které se tvorby nového uzlu-místa úzce dotýkají. Díky předem určenému a zpracovanému okruhu studií a analýz, jež bude možné vyhodnotit v rámci jedné případové studie, se výzkumný tým bude moci vyhnout problémům s nekompletními podklady a daty tak, jako se to stalo u dosavadních případových studií včetně této práce

(viz Kapitola 9. 3. 3. Limity sběru dat a práce s daty) a vyvarovat se zkreslení, která z toho plynou.

V neposlední řadě lze následující doporučení vztáhnout nejen k výzkumu o *Městech na kolejích*, ale i k přípravě projektů *Měst na kolejích* jako takových: pokud aktéři projektů stojí o excelenci, následujícími analytickými nástroji by mělo být možno ošetřit některé konfliktní, potenciálně rizikové aspekty projektu, zejména v otázce objektu – míst a uzlu.

Prostorová analýza a space syntax

Vídeňská analýza prostorové integrace území hlavního nádraží před přestavbou a po ní odhalila zásadní informace o uspořádání nové čtvrti, o místech s větším potenciálem vzniku lokálního centra i místa provázanosti v nadmístním měřítku (Zeddel, 2015). Lze jen doporučit, aby analýza prostorové integrace (space syntax) byla prováděna jako standardní součást procesu navrhování, resp. aby byla jedním z kritérií pro výběr urbanistického návrhu nových čtvrtí centrálních *Měst na kolejích*, u nichž je riziko tvorby bariér a nutnost zprostitelnosti území vyšší než kde jinde. Míra integrace nové čtvrti a úspěch v překonání bariér je klíčovou vlastností nádraží, která chtějí být také novými centry měst. Z hlediska výzkumu lze doporučit provedení prostorové analýzy:

▷ identifikace různých typů bariér v nově koncipovaném území: těleso železnice, dopravně zatížené prostory urbanisticky nepropojená místa, výškové rozdíly aj.

▷ prostorová analýza míry integrace území před a po realizaci návrhu, analýza provázanosti uliční sítě nové čtvrti s okolím a prověření lokalizace nejvíce integrovaných míst, tedy potenciálních lokálních či nadmístních center. Identifikace míst, která zůstávají či se nově etablojí jako nepropojená s okolní strukturou.

▷ specificky pro ČR: prostorová analýza míry integrace území před/po v případě významných českých uzlů-míst v centrální poloze s rozsáhlými transformačními plochami: ověření předpokladu zlepšení prostupnosti a tvorby lokálních center, identifikace možných (potenciálně rizikových) míst nepropojených s okolní strukturou.

Urbanistická – morfologická analýza

V případě vídeňské případové studie byla autorkou provedena zběžná analýza urbánní morfologie základních skladebných prvků: velikost a zastavění bloků, parcelace, hmotové členění, výškové hladiny. Tento typ analýzy by bylo možné rozpracovat do větší šíře i hloubky např. pomocí grafických technik nebo nástrojů urbánní morfometrie (*urban morphometrics*, Dibble a kol., 2017). Zejména druhá jmenovaná může přispět k porozumění urbanistické podstatě nové zástavby a na základě klíčových atributů (způsob, jakým se budovy vztahují k uliční čáře, způsob, jakým budovy pokrývají perimetr bloku a míra parcel s hlavním přístupem z ulice) určit, ke které ze čtyř historicko-typologických urbánních struktur se hlásí. Tato analýza by byla přímou odpovědí na otázku po příbuznosti nebo cizorodosti nové struktury.

▷ analýza pomocí nástrojů urbánní morfometrie porovnávající novou zástavbu vůči okolním čtvrtím a jednotlivé lokality nové čtvrti mezi sebou; výsledkem je historicko-typologické zatřídění nových struktur.

▷ principy urbánně-morfologické analýzy jsou součástí metodického rámce dalších možných výzkumů, mj. funkční analýzy (analýza využití: zrnitost a distribuce v území, aktivní parter aj.) nebo analýzy udržitelných vzorců zástavby.

Funkční analýza

Zpracování funkční analýzy souvisí s předchozím návrhem a možnostmi analyzovat rozvržení funkcí v území a jejich zrnitost. Analýzu bydlení dle různě nastavených kritérií provedla autorka výzkumu v rámci případové studie Wien Hauptbahnhof.

▷ podíly jednotlivých způsobů využití v jemném měřítku: typy bydlení, zrnitost vybavenosti, aktivní parter; srovnání s okolními čtvrtěmi a lokálními centry.

Socio-ekonomická analýza dopadů

Analýza dopadů výstavby nové čtvrti v měřítku čtvrti, případně analýza proměny různých socio-ekonomicko-prostorových vztahů v rámci města, by poskytla cenný vhled do výzkumem často zpochybňovaného reálného vlivu výstavby nové čtvrti při nádraží (Salet a Gualini, 2007; Peters a Novy, 2012b). Součástí studie by mělo být sledování dlouhodobého vývoje socio-ekonomických ukazatelů: nezaměstnanost, příjmy, naděje dožití, subjektivní spokojenost s bydlením a vybaveností, výše nájmu – bydlení a kanceláře, fluktuace v nájmech, zakládání nových firem. Pro srovnání s okolními čtvrtěmi či konkurenčními lokalitami je však potřeba tato data sbírat dlouhodobě a plošně pro celé město. Studie, která byla na toto téma zpracována na zakázku soukromých developerů v Londýně, ukazuje na možný směr, jakým se vydat, ale odhaluje také metodologické slabiny a slepá místa v případě chybějících dat (Regeneris, 2017).

▷ socio-ekonomická analýza dopadů výstavby nové čtvrti

Dopravní analýza změn dostupnosti

Vyhodnocení změny v dostupnosti nádraží různými druhy dopravy, jejich kapacita, jízdní časy nebo kvalita přestupních vazeb. Vyhodnocení, nakolik se reálně zlepšila dostupnost nádraží-místa oproti předchozímu stavu, a změny které to vyvolalo v celé síti a jejích uzlech.

Posouzení vůči měnícím se standardům environmentální udržitelnosti

Komplexní téma environmentální udržitelnosti nových čtvrtí prošlo v uplynulých letech proměnou paradigmatu. Dva zkoumané příklady byly pod palbou kritiky za to, jak málo pro udržitelnost jejich aktéři udělali. Různé parametry udržitelnosti – tedy o která opatření lze v měřítku čtvrti usilovat – jsou standardizovány v několika mezinárodních nástrojích (Neighborhood Sustainability Assessment - NSA). Tyto nástroje zpravidla směřují k vydání certifikátu, mohou být ale také nástrojem výzkumu a ověření, zda byla realizována opatření, která jsou aktuálně považována za standardní. Dle současného výzkumu se řada nástrojů k posouzení udržitelnosti čtvrtí pokouší integrovat hledisko městské formy (morfologie) a sociální aspekty (tvorba sousedství,

vztah k místu (Khatibi a kol., 2023), lze předpokládat, že se tím stávají komplexnějšími a všestrannějšími.

- LEED-ND / Leadership in energy and environmental design for Neighborhood Development
- BREEAM-C / Building Research Establishment Environmental Assessment Method for Communities
- DGNB-UD / Sustainable Building Council for Urban Districts

▷ posouzení environmentální udržitelnosti nové čtvrti pomocí zavedených nástrojů

Procesní diagram

V rámci případové studie Wien Hauptbahnhof zpracovala autorka diagram časových návazností jednotlivých akcí, dějů a projektů; hlavní motivací byla přehlednost celkového procesu a perspektiva, do které se dostávaly dílčí projekty a akce. Tento nástroj je možné dále inovovat a hledat jeho další využití. Stejně tak je možné vyvinout jiné nástroje pro analýzu procesu a jeho vizualizaci.

▷ Analýza procesu

9. 4. 3. Úprava teoretického rámce pro specifické případové studie

Tímto výzkumem navržený teoretický rámec lze zpřesnit na základě specifických vlastností případu, k jehož osvětlení by konkrétní případová studie měla přispět. V rámci tohoto výzkumu se nabízí možnost vyhodnocení zahraničních příkladů s přihlédnutím k českým specifikům. Vzhledem k tomu, že dosud neproběhla zevrubná studie velkých českých projektů měst na kolejích, dovoluji si místní specifika nastínit jen v hrubých obrysech následujících tří bodů:

▷ rozdělování peněz z veřejného rozpočtu: oproti evropskému standardu relativně chudá velká města s omezenými možnostmi, jak přetavit ekonomický růstu na svém území v příjmy pro samosprávu

▷ porevoluční neochota k plánování, profese plánovače bez možnosti vzdělání a uplatnění; až v posledních letech pozvolně se vyvíjející plánovací kultura včetně složky funkčně-sociálního managementu (tedy postupné rozšiřování možností plánování i mimo regulaci prostorových parametrů)

▷ veřejně deklarovaný skepticismus nebo ambivalentní postoj k udržitelnosti ze strany řady významných osobností veřejného života, a veřejně tolerované zpochybňování vážnosti dopadů klimatické krize; promítá se do závazků a reálných činů.

Nabízí se také možnost převzít teoretický rámec a využít ho pro zpracování komplexních případových studií českých *Projektů transformací centrálních nádraží a přilehlých území*: Smíchovského a Masarykova nádraží, nádraží Holešovice-Bubny a brněnského hlavního nádraží.

9. 4. 4. Výběr vzorků - typologie měst na kolejích

Přehled současné praxe měst na kolejích

Dosud nejaktuálnější přehled *Měst na kolejích* sestavili Petersová a Nový v roce 2009. Přehled v současnosti realizovaných či připravovaných *Měst na kolejích*, představený v tomto výzkumu (Kapitola 4. Výběr případových studií) je omezen snadnou dostupností dat a možnostmi disertační práce; jeho primárním účelem bylo najít okruh příkladů, z nichž bude možné vybrat případové studie pro ověření navrženého teoretického rámce. Rozsáhlejší studie se systematickým sběrem dat a interpretací výsledků vzhledem k předchozímu přehledu je rozhodně jednou z možností, kudy se v dalším výzkumu ubírat.

Typologie města na kolejích

Typologie, představená v kapitole 4. 6. Spektrum měst na kolejích – k nové typologii je spíše instrumentální, sloužící k vymezení ústřední kategorie CTSADP. Ostatní tři kategorie jsou jejím negativem a v závislosti na jemnosti síta se v nich objevuje celá škála dalších možných typů, jejichž prozkoumání by vedlo k sestavení robustnější typologie *Měst na kolejích*. Zvolená kritéria, charakteristická pro vybrané české projekty – *poloha a rozsah developmentu* – jsou funkčně-prostorovým parametrem *místa*. Tak, jak se *poloha a rozsah developmentu* projevují ve škále možných situací – od historického jádra po terminály v extravilánu, od samostatných nádraží po celé nové nádraží čtvrti – podobně se ve škále různých situací může vyskytovat také *uzel*, od technické modernizace nádraží přes zlepšení přestupních vazeb až po novou stanici VRT; stejně jako *místo – nádraží*, od utilitární zastávky přes malý přestupní uzel, historické velké nádraží, nový terminál až po komplex staveb na přestupním hubu. Teoreticky by tak mohl vzniknout matrix velmi precizně definovaných typů na základě kategorií *uzlu, místa-nádraží, polohy a rozsahu developmentu*.

9. 5. Publikace a výstupy

Vztahující se k tématu disertační práce

RYCHLÍKOVÁ, Apolena. Nevyřešené debaty o poloze brněnského nádraží nikam nezmizely, říká architektka Kateřina Čechová. [online] In: *Bulvár #34, série Města budoucnosti*. Alarm. 2023 - A2larm, 11. 01. 2022. [cit. 2022-01-15]. Dostupné z: <https://a2larm.cz/2022/01/nevyresene-debaty-o-poloze-brnenskeho-nadrazi-nikam-nezmizely-rika-architektka-katerina-cechova/>

ČECHOVÁ, Kateřina. Nesamozřejmý zázrak. Střízlivý vhled do historie a současnosti vídeňského bydlení. *ERA 21*. 2021, 21(04), 45-49. ISSN 1801-089X.

ČECHOVÁ, Kateřina. Nádraží jsme vysoutěžili. Důvěra se ale vysoutěžit nedá. [online] In: *Deník Referendum, Město/Fórum pro snesitelnější každodennost*. Komentář. 1. Prosince 2021. [cit. 2021-12-10]. Dostupné z: <https://denikreferendum.cz/clanek/33400-nadrazi-jsme-vysoutezili-duvera-se-ale-vysoutezit-neda>

ČECHOVÁ, Kateřina. Transformace centrálních nádraží: Záznam komplexní znalosti. In: *8th Annual Conference on Architecture and Urbanism*. FA VUT Brno, 2019-11-13. Brno: Czech Section of the IEEE VUT, 2019. s. 77-85. ISBN 978-80-214-5802-4. DOI 10.13164/phd.fa2019.9.

ČECHOVÁ, Kateřina. Central train station area development projects and their strategic potential, reflected in strategic documents. Case study of Prague. In: *Book of Proceedings. 29th Annual AESOP 2015 Congress. Definite Space - Fuzzy Responsibility*. Association of European Schools of Planning - Prague, Annual Congress 2015, Praha, 2015-06-13/2015-06-16. Praha: Fakulta architektury ČVUT, 2015a. s. 1497-1511. ISBN 978-80-01-05782-7.

ČECHOVÁ, Kateřina. Nová města na kolejích. *ERA21*. 2015b, **15**(05), 20-23. ISSN 1801-089X.

FIALOVÁ, Irena a Kateřina ČECHOVÁ. Tendence ve vývoji měst: Případové studie velkých městských projektů. LANDA, Filip (ed.) *Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem k formulování obrazu města. Analýzy vybraných témat*. Praha: Fakulta architektury ČVUT, 2015

FIALOVÁ, Irena, Kateřina ČECHOVÁ a Diana KUNEŠOVÁ. Územní plány EU. In: LANDA, F., ed. *Metodika zadávání územních plánů - Analýzy vybraných témat*. Praha: Fakulta architektury ČVUT, 2015. s. 144-175. Metodika zadávání územních plánů. sv. 4. ISBN 978-80-01-05705-6.

FIALOVÁ, Irena a Kateřina ČECHOVÁ. Proces tvorby současného města. Proměna King's Cross v Londýně. Úvod. *Zlatý řez*. 2015, **2015**(38), 4-13. ISSN 1210-4760.

ČECHOVÁ, Kateřina a Irena FIALOVÁ. Proces tvorby současného města: Proměna King's Cross v Londýně. *Zlatý řez: Plánování města*. *Zlatý řez*, 2015, **2015**(38), 2-11. ISSN 1210-4760.

ČECHOVÁ, K. *Geneze železničního uzlu. Případy Prahy, Vídně a Londýna..* [Nepublikovaná přednáška] Ing. arch. Akad. arch. Jiří Klokočka, atelier Jehlík + Klokočka, ústav urbanismu, Fakulta architektury ČVUT, Thákurova 9, 166 34 Praha 6 - Dejvice. 2014-10-09.

ČECHOVÁ, K. Central Train Station Area Development as a Strategic Urban Project. In: LANDA, F., ed. *Transformation of Urban Structures in Global World*. Transformace urbánních struktur v globálním světě Praktické implementace dobrých řešení a jejich komunikace navenek. Role architekta a urbanisty. Praha, 2014-11-13/2014-11-14. Brno: MSD, 2014a. s. 45-52. ISBN 978-80-7392-239-9.

ČECHOVÁ, K. Railways as a vehicle of urban transformation, past and present of the train station. In: *Our common future in Urban Morphology*. ISUF - 21st International Seminar on Urban Form. Our Common Future in Urban Morphology, Porto, 2014-07-03/2014-07-06. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2014. s. 357-369. ISBN 978-972-99101-6-6.

ČECHOVÁ, Kateřina. Železnice ve městě - příležitost nebo bariéra? Příklad nádraží Bubny. In: HOLUBEC, P., ed. *Perspektivy území II: hranice a rozhraní*. Praha: FSV ČVUT, 2013a

ČECHOVÁ, Kateřina. Role of railway in a transformation of cities: case study of Smichov, Prague. In: STARÁ, K., ed. *Landscape Transformations of the Post-Communist Countries*. Praha: FA ČVUT, 2013b. ISBN 978-80-01-05431-4.

ČECHOVÁ, K. History of the thinking about the regeneration of railway brownfields in Prague. In: LANDA, F., ed. *Proceedings of the International Doctoral Conference "Urban Environs in the Relation to Sustainable Development Agenda"*. Urban Environs in the Relation to Sustainable Development Agenda, Praha, 2013-11-28. Brno: MSD, 2013c. s. 46-55. ISBN 978-80-7392-222-1.

Ostatní

VIZINA, Petr. Tábor je město s neuvěřitelnou kvalitou života, míní jeho nová hlavní architektka Čechová. [online] In: *Hovory*. Český rozhlas Plus. 6.září 2022. 1997-2023 Český rozhlas [cit. 2022-10-10]. Dostupné z: <https://plus.rozhlas.cz/tabor-je-mesto-s-neuveritelnou-kvalitou-zivota-mini-jeho-nova-hlavni-architektka-8821156>

ČECHOVÁ, K., ed. *November Talks 2021: Taking risks*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2021. ISBN 978-80-01-06939-4

ČECHOVÁ, K. The Thorny Question of the "Privatization" of Public Space. In: ČECHOVÁ, K., ed. *November Talks 2021: Taking risks*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2021. s. 30-37. ISBN 978-80-01-06939-4.

VORLÍK, P. a kol. *nepostavená / architektura osmdesátých let*. Praha: ČVUT FA. Ústav teorie a dějin architektury, 2020. ISBN 978-80-01-06734-5.

TITTL, F., Š. JAHODOVÁ a K. ČECHOVÁ. *Masterplan Libeňských kos*. [Studie (architektonická, urbanistická)] Zadavatel městská část Praha 8, 2019-12-13.

ČECHOVÁ, K. Mezi přestavbou a modernizací: Vývoj názorů na budoucnost pražských čtvrtí gründerského města v letech 1958 – 1989. *Architektúra a urbanizmus*. 2019, **53**(3-4), 196-211. ISSN 0044-8680.

ČECHOVÁ, K., ed. *November Talks 2019: Transformations*. Praha: ČVUT. Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2019. ISBN 978-80-01-06687-4.

ČECHOVÁ, K. Transforming landscapes. In: ČECHOVÁ, K., ed. *November Talks 2019: Transformations*. Praha: ČVUT. Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2019. s. 36-41. ISBN 978-80-01-06687-4.

ČECHOVÁ, K. Fakultu architektury je třeba permanentně měnit. Rozhovor se Zdeňkem Zavřelem. *ERA 21*. 2017, **2017**(04), 24-26. ISSN 1213-6212.

ČECHOVÁ, K. O architektech a developerech (a taky kvalitě a výjimečnosti). *ERA 21*. 2017, **02**(2017), 11. ISSN 1213-6212.

ČECHOVÁ, K. (Sebe)chvála debaty. *ERA 21*. 2017,(01), 11-12. ISSN 1213-6212.

TITTL, F. et al. *Analytická studie oblasti Palmovka*. Praha: Úřad městské části Praha 8, 2017. ISBN 978-80-270-1575-7.

ČECHOVÁ, K., ed. *7th International conference Architecture and Urbanism: Contemporary Research*. Fakulta architektury ČVUT v Praze, 2017-12-07/2017-12-08. Praha: ČVUT. Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2017. ISBN 978-80-01-06318-7.

KOHOUT, M. et al. *Urbanistická vize města Nepomuk*. [Studie (architektonická, urbanistická)] Zadavatel město Nepomuk, 2017-02-02.

TITTL, F., M. KOHOUT a K. ČECHOVÁ. *Intervence Palmovka*. [Studie (architektonická, urbanistická)] Zadavatel městská část Praha 8, 2017-09-18.

KOHOUT, M. et al. *Analytická studie oblasti Palmovka*. [Studie (architektonická, urbanistická)] Zadavatel městská část Praha 8, 2017-04-19.

TITTL, F. et al. *Prověření kapacit metropolitního plánu ve vybraných lokalitách*. [Výzkumná zpráva] 2017.

Účas na konferencích

2019: 8th Annual Conference on Architecture and Urbanism. FA VUT Brno, Fakulta architektury VUT Brno: Czech Section of the IEEE VUT, 2019-11-13.

2015: 29th Annual AESOP 2015 Congress. Definite Space - Fuzzy Responsibility. Association of European Schools of Planning - Prague, Annual Congress 2015, Praha, Fakulta architektury ČVUT v Praze, 2015-06-13/2015-06-16.

2014: Transformation of Urban Structures in Global World. Transformace urbánních struktur v globálním světě Praktické implementace dobrých řešení a jejich komunikace navenek. Role architekta a urbanisty., Praha, 2014-11-13/2014-11-14.

2014: ISUF - 21st International Seminar on Urban Form. Our Common Future in Urban Morphology, Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2014-07-03/2014-07-06.

2013: Perspektivy území II: hranice a rozhraní. Praha: Fakulta stavební ČVUT v Praze, 6. 11. 2013

2013: Landscape Transformations of the Post-Communist Countries. Praha: Fakulta architektury ČVUT v Praze, 2013-10-17/2013-10-19.

2013: Urban Environs in the Relation to Sustainable Development Agenda, Praha, Fakulta architektury ČVUT v Praze, 2013-11-28.

Účast na výzkumných projektech a grantech

2016: Výzkumný pobyt na Technische Universität Wien, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

- Výzkumný pobyt byl podpořen stipendiem rakouské vlády Aktion
- Výzkumný projekt: Railway Station as a New City Centre – Case Study of Wien Hauptbahnhof

2017–2018: Ekologicky šetrné tendence v československém urbanismu a územním plánování v letech 1965–1989

- Výzkum financovaný GAČR, hlavní řešitel Mgr. Jan Dostálík Ph.D, MU Brno

- Spoluřešitelka, podtéma: plány přestaveb a modernizací čtvrtí blokového města, vývoj diskurzu od šedesátých let 20. století do konce normalizace, přestavby a dopravní plánování

2012–2015: Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem k formulování obrazu města.

- Výzkum financovaný hl. m. Prahou, hlavní řešitel prof. Ing. arch. Jan Jehlík, FA ČVUT
- Členka výzkumného týmu, podtéma: tendence ve vývoji měst a územní plánování v EU.

SGS 2013-2015: Proměna struktury města v kontextu globalizace a udržitelného rozvoje

- Výzkum podpořený v rámci SGS – Studentské grantové soutěže ČVUT
- Výzkum č. SGS13/226/OHK1/3T/15

Další

- Hlavní architektka Kanceláře architekta města Tábor / od 2022
- Členka komise pro urbanismus, veřejný prostor a regeneraci městské památkové zóny, Praha 3 / 2021–2022
- Externí zpracovatelka připomínek k Metropolitnímu plánu pro Městskou část Praha 3 / 2022
- Partnerka projektu Plán udržitelné mobility Prahy a okolí / 2016–2017
- Odborné konzultace pro KAM Brno a IPR Praha
- Lektorka mezinárodního kurzu Athens – Urban Palimpsest / 2021
- Mentorka – vedoucí workshopu v rámci kongresu AIA (American Institute of Architects), Kypr / 2016
- Členka redakční rady časopisu Era 21 / od 2017
- Spoluorganizátorka workshopů, konferencí a propagačních kampaní (FA ČVUT, 2014–2018)
- Dobrovolnice – překladatelka pro první ročník konference reSITE 2012, organizátorka mezinárodního workcampu 2007

10. Přílohy

10.1. Velké urbanistické projekty – přehled

Přehled velkých urbanistických projektů. Kritériem výběru byla vůbec možnost identifikovat danou iniciativu jako velký urbanistický projekt na základě dostupných dat. Přehled si neklade nárok na úplnost; aktuální k roku 2022.

Legenda:

Velký urbanistický projekt	
Strategický rámec dalších projektů nebo masterplan zastřešující více projektů	
Velký urbanistický projekt jako součást širšího rámce	
Velký urbanistický projekt – město na kolejích	•

Almere 2030 (alt. Almere 2.0)	
Centrum s nádražím	
Flevo-campus	
Amsterdam Borneo Sporenburg	
Amsterdam IJburg	
Amsterdam Java-eiland	
Amsterdam Noord, Overhoeks	
Amsterdam Oosterdok	
Amsterdam Bijlmer ArenA	•
Amsterdam Centraal	•
Amsterdam Zuidas	•
Antwerpen Nieuw Zuid	
Athény Olympijská vesnice	
Barcelona La Vila Olímpica	
Barcelona 22@	
Barcelona Forum-Besòs	
Barcelona Sant Andreu – Sagrera	•
Berlin Adlershof (science and technology park)	
Berlin Alexanderplatz	
Berlin Friedrichswerder West	
Berlin Lepziger Platz a Mall of Berlin	
Berlin Media Spree	
Berlin Potsdamer Platz	
Berlin Quartier am Molkenmarkt	
Berlin Regierungsviertel – vládní čtvrť	
Berlin Spreestadt und KPM-Quartier	
Berlin Urbane Mitte am Gleisdreieck	
Berlin Quartier Europacity – Heidestraße	•

Bilbao Ría 2000 (strategický rámec dalších projektů)	
Bilbao Abandoibarra	
Bilbao Barakaldo	
Bilbao Basurto-San Mamés	
Bilbao Olabeaga	
Bilbao Ametzola	•
Birmingham Brindleyplace	
Birmingham Centenary Square District	
Birmingham Paradise – Lyon Queensway	
Birmingham Eastside – Big City Plan (strategický rámec dalších projektů)	
Birmingham Digbeth Regeneration	
Birmingham Bull Ring / Birmingham New Street Station	•
Birmingham Curzon Street Station	•
Brno Hlavní nádraží a čtvrt' Trnitá	•
Brno Na Kaménkách	
Brno Nová Zbrojovka	
Brussel Tour & Taxis	
Brussel Espace Leopold – European Quarter	
Den Haag Spuikwartier	
Den Haag Centraal a Central Innovation District	•
Dublin Docklands (rámec pro dílčí urbanistické projekty)	
Dublin City Quay	
Dublin Grand Canal Dock	
Dublin East Wall	
Dublin Ringsend	
Dublin Poolberg	
Freiburg im Breisgau Vauban	
Freiburg im Breisgau Kleineschholz	
Freiburg im Breisgau Dietenbach	
Glasgow Clyde Waterfront (strategický rámec dalších projektů)	
Glasgow International Financial Services District	
Glasgow Pacific Quay and Scottish Event Campus	
Glasgow Harbour and Greater Govan	
Glasgow Renfrew Riverside	
Glasgow Clydebank and Erskine	
Glasgow Old Kilpatrick to Dumbarton	
Genova Porto Antico	
Hamburg Hafencity (rámec pro dílčí urbanistické projekty)	
Hamburg Quartier Elbbrücken	
Hamburg Überseequartier	
Hamburg Am Sandtorkai/Dalmanndai	
Hamburg Am Sandtorpark/Grasbrook	
Hamburg Brooktorkai/Ericus	
Hamburg Strandkai	
Hamburg Elbtorkai	

Hamburg Am Lohsepark	
Hamburg Oberhafen	
Hamburg Baakenhafen	
Hamburg IBA Wilhelmsburg (strategický rámec dalších projektů)	
Hamburg Wilhelmsburg Mitte	
Hamburg Mitte Altona	
Hannover Kronsberg	
København Sydhavn – Teglholmen	
København Nordhavn – Arhusgadekvarter	
København Lynetteholmen	
København Vesterbrø	
København Ørestad (rámec pro dílčí urbanistické projekty)	
København Bellakvarter	
København downtown Ørestad	
Lille Euralille	•
Lille Saint Sauveur	•
Lisboa Oriente a Parque das Nações	•
London Thames Gateway (strategický rámec dalších projektů)	
Stratford City	
Queen Elisabeth Olympic Park	
Royal Docks (rámec pro dílčí urbanistické projekty, součást strategického rámce Thames Gateway)	
Silvertown Quays	
Royal Albert Dock	
Albert Island	
Thameside West	
Royal Wharf	
Millet Place at Pontoon Dock	
Royal Albert Wharf	
Royal Docks West	
Brunel Street Works	
Royal Eden Docks	
Kent Ebbsfleet – Dartford	•
London Canary Wharf	
London Greenwich Peninsula	
London Greenwich Millenium Village	
London Barking Riverside	
London Vauxhall, Nine Elms and Battersea (rozvojová zóna s množstvím projektů)	
London St Katharine Docks	
London South Bank (rozvojová zóna s množstvím projektů)	
London King's Cross	•
London Euston Station	•
London Old Oak Common	•
Malmö Västra hamnen	
Manchester New East	

Napoli Centro Direzionale	
Oslo Barcode	•
Boulogne Billancourt Ile Seguin – Rives de Seine	
Paris-Saclay (vědecko-technologický klastr)	
Quartier de Moulon	
Quartier de l'École polytechnique – Quartier de la Vauve	
Nanterre Seine Arche	
Paris La Defense	
Paris Les Docks de Saint-Ouen	
Paris Nord-Est Claude-Bernard	
Paris Quartier de Bercy	
Grand Paris	
Orly-Rungis Seine-Amont	
Gare Ardoines	
Seine gare Vitry	
le Sénia Thiais Orly	
Paris Rive Gauche – Gare d'Austerlitz	•
Paris Clichy-Batignolles	•
Paris Gare Montparnasse	•
Paris Gare de Lyon	•
Issy-les-Moulineaux Léon Blum	•
Massy Atlantis	•
Marne-la-Vallée – Chessy	•
Praha Anděl – Nový Smíchov	
Praha Airport City sever	
Praha Bohdalec-Slatiny	
Praha Kyje-Hutě	
Praha Letňany-Kbely	
Praha Nákladové nádraží Žižkov	
Praha Nové Dvory	
Praha Nový Sedlec	
Praha Nový Zličín	
Praha Palmovka	
Praha Rohanské nábřeží	
Praha Rohanský ostrov	
Praha Waltrovka	
Praha Holešovice Bubny-Zátory	•
Praha Smíchovské nádraží – Smíchov City	•
Praha Masarykovo nádraží a Florenc 21	•
Rotterdam Stadshavens (strategický rámec několika projektů)	
Rotterdam Makers District	
Rotterdam Kop Van Zuid	
Saint Nazaire Ville Port	
Stockholm Hammarby Sjöstad	
Stockholm City West	•

Strasbourg Parc d'Innovation d'Illkirch	
Torino Spina Centrale	•
Utrecht Centraal	•
Wien Donau City	
Wien Erdberger Mais	
Wien Eurogate Aspanggründe	
Wien Nordwestbahnhof	
Wien Seestadt Aspern	
Wien Hauptbahnhof	•
Wien Nordbahnhof	•
Zürich Europaallee	•
Zürich Neu Oerlikon	•

10. 2. Typologie Měst na kolejích

10. 2. 1. Uzly-místa v centrální poloze bez rozsáhlých transformačních ploch – výběr z anotací



Amsterdam Centraal

Amsterdamské hlavní nádraží postupně přestavovala nizozemská kancelář Benthem Crouwel mezi lety 1996–2018. Za historickou budovou „Cuypers building“ v patře umístili nové autobusové nádraží, zřídili nový průchod pro pěší a cyklisty a cyklogaráže, došlo k renovaci historické budovy a nakonec také k integraci stanice nové severojižní linky metra. Po roce 2018 začaly práce na revitalizaci předprostoru nádraží, včetně rozšíření podzemních cyklogaráží, zneprůjezdnění oblasti pro automobily a výsadby nových stromů (Benthem Crouwel Architects, 2020b a 2020c; Gemeente Amsterdam, nedatováno). S nedostatečnou kapacitou železničního uzlu jako takového se v Amsterdamu vypořádali rozšiřováním nádraží Amsterdam Zuid.

Antwerpen Centraal

Eklektické nádraží z počátku 20. století se nachází na východní hraně historického centra Antverp; bylo původně koncovou stanicí. Mezi lety 1998 a 2007 byl zbudován železniční tunel pod centrem města, který rozšířil původní terminál o podzemní průjezdné koleje pro provoz a umožnil tak přímé a rychlé spojení centra Antverp s Bruselem, Paříží a Amsterdamem. Centrální nádraží je uspořádané ve čtyřech výškových úrovních a zahrnuje mj. i obchodní prostory a služby pro cestující (Antwerpen-Central railway station, nedatováno).

Basel

Stavební aktivity v okolí i na samotném basilejském nádraží probíhaly v minulosti v několika fázích. Přestavby uzlu byly vedené snahou obsloužit nádraží kvalitní a kapacitní městskou veřejnou dopravou; nádraží je významné především pro mezinárodní dopravu, a to více než pro vnitrostátní. Roku 2003 byla dokončena velkoryse pojednaná krytá lávka (Passerelle) s obchody po obvodu, umožňující z centrální výpravní budovy přístup na jednotlivá nástupiště, ale taky spojující centrum Basileje se čtvrtěmi na jejím jižním okraji. Do roku 2025 je plánováno rozšíření nádraží o nová nástupiště a výstavba další lávky. Kromě toho je v plánu demolice budovy pošty, která překrývá kolejiště východně od nádraží. Zdejší poštovní logistické centrum má do roku 2028 nahradit komplex „Nauentor“: 130.000 m² rozsáhlý komplex, sestávající z platformy, překrývající koleje, a z ní vyrůstajících věží s kanceláři, byty a službami. Tento nový soubor bude integrovat propojení v západovýchodním a nově také severojižním směru (Bertolini a Spit, 1998; Janser, 2003; *Nauentor*, 2022).

Birmingham New Street

New Street Station, čtvrté nejvytíženější nádraží ve Velké Británii historicky sestávalo ze dvou paralelních nádraží na jižním okraji centra Birminghamu. Území bylo radikálně přestavěno v 60. letech, kdy byl nově koncipovaný uzel překlenut betonovou deskou s kanceláři, parkovacím domem a obchodním centrem (Pallasades Shopping Centre) a celý komplex byl propojen lávkou s dalším obchodním centrem (Bullring Shopping Centre). Značně neoblíbené a kapacitně nedostačující nádraží bylo znovu přestavěno v letech 2006–2015: změny v rámci projektu „gateway plus“ se dotkly jen nadzemních objektů (nové obchodní centrum, nová odbavovací hala), paralelně došlo také k rekonstrukci nástupišť a přístupových cest, kapacita nádraží však zůstala stejná (*Birmingham New Street railway station*, nedatováno; *Gateway Plus*, nedatováno).

Breda

Nádraží v holandském městě Breda bylo poprvé přestavěno v 70. letech, v návaznosti na zavedení VRT byly vytvořeny plány na další celkovou přestavbu a Breda byla zařazena mezi nové holandské „klíčové projekty“. Nové nádraží podle návrhu Koen van Velsen Architects bylo uvedeno do provozu roku 2016 po čtyřech letech prací. Některé uvolněné pozemky (někdejší nákladové nádraží, seřadiště a původní nádraží pro osobní dopravu) stejně jako prostor nad kolejištěm, byly využity k výstavbě nového komplexu s obchody, kanceláři, autobusovým nádražím a parkováním pro automobily a kola. Tato rozsáhlá budova a navazující veřejné prostory zároveň spojují historické jádro města, nacházející se na jihu města, a severní předměstí. V rámci přestavby byla rozšířena kapacita kolejí i pro mezinárodní spoje včetně vysokorychlostních vlaků. Breda i pomocí realizace nového nádraží usiluje o to stát se obchodním a dopravním centrem regionu (*Breda railway station*, nedatováno; *New Breda station inaugurated*, nedatováno; *New public transport terminal*, nedatováno).

Dresden Hauptbahnhof

Historická nádražní budova, pocházející z konce 19. století, je situovaná na jižním okraji území, kde se původně rozkládalo historické centrum Drážďan. Už od dob svého vzniku je unikátní kombinací nádraží hlavového (v centrální hale) a průjezdného (ve dvou postranních halách). Nádraží bylo během své historie několikrát přestavováno a rozšiřováno. Přednádražní prostor (Wiener Platz) byl v devadesátých letech s pomocí tunelu pro automobily a podezmních garáží

upraven jako pěší zóna. Z téže doby pochází nerealizovaný plán na transformaci centrální haly na tržnici a přístavbu hotelových a kancelářských věží. K posledním úpravám došlo mezi lety 2000 a 2008, kdy byla sanována budova a doplněna vybavenost, skleněné zastřešení hal bylo nahrazeno lehčí membránou. Nádraží dnes slouží příměstským i dálkovým vlakům včetně vysokorychlostních (*Dresden Hauptbahnhof*, nedatováno).

London Bridge station

London Bridge, jedno z nejstarších a nejvytíženějších londýnských nádraží, historicky fungovalo jako dvě oddělená nádraží, což komplikovalo provoz a tvořilo úzké hrdlo pro průjezd městem, zejména na městské a příměstské trati Thameslink. Roku 2018 byla dokončena přestavba uzlu London Bridge, navržená studiem Grimshaw architects. V jejím rámci došlo k rekonstrukci původní budovy, integraci nového spojení Thameslink a zvýšení kapacity průjezdných kolejí, vytvoření nové pěší pasáže, spojující obě strany kolejí, přestavbě autobusového nádraží a vytvoření více než 70 obchodních jednotek. Veškeré přestavby probíhaly za plného provozu. Přestavbě nádraží bezprostředně předcházela výstavba dvou budov v sousedství, které dnes tvoří „London Bridge Quarter“ - čtvrtý nejvyšší evropský mrakodrap „The Shard“ a vedlejší výšková budova „The Place“ (Network rail, 2023).

London Waterloo

Jedno z nejfrekventovanějších nádraží v Británii prošlo významnou proměnou na počátku 90. let 20. století. K západní straně původního viktoriánského nádraží byla podle návrhu architekta Nicolase Grimshawa přistavěna čtyři nová nástupiště pro mezinárodní spoje na pevninu. Tzv. International Terminal, který byl provozován podobně jako letiště (včetně integrace funkcí jako je celnice nebo imigrační oddělení), fungoval na Waterloo do roku 2007, kdy bylo pro mezinárodní rychlovlaky zprovozněno nádraží St Pancras International; poté byl řadu let nevyužitý. Roku 2019 byla dokončena přestavba, jíž se navýšila kapacita uzlu (prodloužení nástupišť pro delší soupravy) a došlo k výstavbě nové odbavovací haly pro nástupiště někdejšího mezinárodního terminálu, který slouží nově domácím spojům (*Waterloo Station Upgrade, London, 2021*).

London Paddington

Historická budova Paddington Station je terminálem pro příměstskou i dálkovou dopravu včetně letištního vlaku Heathrow Express a stanice metra čtyř linek. Uzel prochází periodickými přestavbami: v roce 1999 byla dokončena rekonstrukce a vestavba do hlavní haly, sloužící kapacitnějšímu a komfortnějšímu pohybu a pobytu cestujících, od kanceláře Grimshaw architects (dvoupodlažní konstrukce s obchodními jednotkami v hale zvané „The Lawn“, orientační systém), v roce 2011 bylo renovováno zastřešení, v roce 2017 byla dokončena nová podzemní stanice pro provoz městské a příměstské linky Crossrail, zároveň byly realizovány drobnější přestavby (lávky, přesun stanoviště taxi) a příprava na development nad stanicí linky Hammersmith and City. Změnami prošlo také okolí, v němž vyrostla řada administrativních budov (*Paddington Station Restoration, London, 2011*).

Madrid Atocha

Nádraží Atocha se nachází na jihovýchodním okraji středověkého jádra Madridu. První radikální přestavbou prošlo v letech 1984–1992, kdy došlo k výstavbě nového terminálu podle návrhu architekta Rafaela Monea. Nové nádraží

v bezprostřední blízkosti původní budovy v sobě soustředilo nová vysokorychlostní spojení na trati Madrid - Sevilla, dálkové, regionální i místní tratě, zatímco původní historická budova slouží obchodu a zábavě a obsahuje kryté náměstí s tropickou zahradou. Novostavba zahrnovala také autobusový terminál, stanici metra a kryté parkoviště, v okolí byly zrušeny nedlouho předtím dokončené mimoúrovňové komunikace. Druhé rozšíření nádraží proběhlo v letech 2007–2012 v souvislosti se zavedením další VRT Madrid–Valencie. Atocha je v současnosti konglomerátem tří nádraží – stanic (*Madrid Atocha railway station*, nedatováno; Ayrault Pérez, 2018; Rafael Moneo Arquitecto, 2022).

Paris Châtelet – Les Halles

Na místě někdejší pařížské tržnice vznikl v 70. letech 20. století neoblíbený, leč hojně využívaný podzemní komplex dopravního uzlu a obchodního centra. Největší podzemní nádraží na světě sestává ze dvou stanic příměstských vlaků, Châtelet a Les Halles, z nichž je mj. přímé spojení na letiště Orly a Roissy, a přestupu na pět linek pařížského metra. Od roku 2001 byla připravována přestavba, která by zvýšila komfort cestujících, orientaci v prostoru a bezpečí provozu. Podle návrhu kanceláře SEURA byla po patnácti letech prací roku 2018 dokončena přestavba, která probíhala za provozu nádraží i podzemního obchodního centra Forum des Halles. Výsledkem je jednotně zastřešený přehledný a vzdušný terminál, na povrchu překrytý rozsáhlým parkem (Mangin, Girodo a SEURA Architects, 2016).

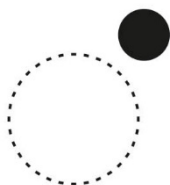
Wien Mitte - Landstraße

Wien Mitte je centrálně umístěným uzlem příměstských vlaků, staví zde některé dálkové spoje a jde o koncovou stanici letištního expresu CAT. Nádraží je obsluhováno dvěma linkami metra. Původně zde stálo historické nádraží Hauptzollamt (hlavní celní úřad), které bylo v minulosti několikrát přestavěno. Budova kanceláří a obchodního centra z roku 1961 během několika dekád zchátrala, v letech 2007–2013 jí nahradila novostavba stejné funkce ale intenzivnějšího využití. Nachází se zde největší obchodní centrum v historickém jádru Vídně (The Mall s cca 30.000 m² obchodních ploch) a dalších 62.000 m² kanceláří (*Bahnhof Wien Mitte Landstraße*, nedatováno).

Wien Westbahnhof

Hlavové Západní nádraží – Westbahnhof, významný uzel veřejné dopravy, se nachází na západním okraji centra, v poloze za někdejším druhým vídeňským hradebním okruhem. Před realizací vídeňského hlavního nádraží sloužilo Westbahnhof jako hlavní uzel pro dálkovou dopravu včetně mezinárodních spojů. Po převedení dálkové dopravy na Hauptbahnhof v roce 2015 se Westbahnhof stalo kapacitním a komfortním uzlem pro regionální dopravu. Westbahnhof bylo jedním z šesti vídeňských nádraží, na které se zaměřil program regenerace nádraží, tzv. Nádražní ofensiva. V letech 2008–2010 byla sanována a modernizována stávající památkově chráněná budova nádraží z 50. a 60. let 20. století, do níž bylo vestavěno obchodní centrum. Po obou stranách nádražní haly vyrostly nové kancelářské a hotelové budovy (*Wien Westbahnhof*, nedatováno).

10. 2. 2. Uzly-místa mimo centrální polohu s rozsáhlými transformačními plochami – výběr z anotací



Amsterdam Zuidas

Původně lokální nádraží Amsterdam Zuid na jihu města, v souběhu s dálnicí A10, bylo v roce 2006 v souvislosti s výstavbou na okolních pozemcích rozšířeno a stalo se nejvýznamnějším městským uzlem pro dálkové spoje a spojení na letiště. Od konce 90. let až doposud je na okolních pozemcích postupně budována významná finanční a obchodní čtvrť, v okolí se nachází veletržní areál, VU Univerzita, v menší míře i bydlení. Roku 2021 byla zprovozněna jeho obsluha linkami metra a tramvají. Po dlouhých letech plánování a prověřování možnosti překrytí dopravního koridoru výstavbou je od roku 2019 realizován projekt Zuidasdok – rozšíření a přenesení úseku A10 pod zem, další rozšíření nádraží Zuid a revitalizace navazujících veřejných prostor (Berg a Pol, 1998; *Amsterdam Zuidas keeps you up to date*, nedatováno).

Amsterdam Bijlmer Arena

Území na jihovýchodě Amsterdamu, obsluhující čtvrť Bijlmermeer. Původní nádraží ze 70. let 20. století s kolejemi na terénu bylo přestavěno dle návrhu Grimshaw Architects a Arcadis Architecten a zprovozněno roku 2007: koleje nově překračují Arena bulvár a vznikla zde nové pasáže. Uzel veřejné dopravy zahrnuje železnici, metro a autobusové nádraží. Během let byla v okolí nádraží postupně postavena sportovní hala pro 60.000 lidí, největší amsterdamské obchodní centrum, multikino a kulturní hala (*Amsterdam Bijlmer Arena station*, nedatováno).

Barcelona Sant Andreu – Sagrera

Po dlouhých letech plánování dochází od roku 2022 k postupné realizaci záměru, v němž má být podstatná část kolejiště na trase Sagrera – Sant Andreu ukrytá pod zem, a na povrchu má vzniknout několik kilometrů dlouhý lineární park s množstvím veřejných prostor a sportovišť – El Camí Comtal. Projekt je realizován na základě výsledků mezinárodní soutěže z roku 2011, která řešila podobu zaústění vysokorychlostní tratě na území Barcelony. Součástí proměny 164 hektarového území bude kromě lineárního parku také nové hlavní nádraží La Sagrera, 10.600 bytových jednotek a půl milionu m² komerčních a kancelářských ploch (*Barcelona Sagrera Alta Velocitat*, nedatováno).

Burgos Rosa Manzano (Burgos Rosa de Lima)

S výstavbou VRT bylo rozhodnuto o vybudování železničního obchvatu, původní trať s nádražním Burgos-Avenida v centru města vedla na terénu a kvůli řadě kolizních míst byla nevhodná pro zavedení VRT. Nové nádraží Rosa Manzano bylo postaveno na severním okraji města při rychlostní silnici, 5 km od centra, a bylo zprovozněno roku 2008. Obsluhuje tři vysokorychlostní tratě, budova nádraží

obsahuje vybavenost pro cestující. Nádraží s centrem města Burgos spojují autobusy. Nová čtvrť vzniká v blízkosti, ale ne v bezprostředním napojení na nové nádraží. Původní nádraží Burgos-Avenida rekonstruována do podoby volnočasového centra pro děti a mládež, původní železniční depo na koncertní sál. Přesunem nádraží a kolejí se v centru uvolnilo 29 ha pro výstavbu, na linii někdejších kolejí vzniká 12km bulvár s bydlením a parkem (Blvr. Feroviario).

Hong Kong Sky City

Hongkongské letiště včetně železniční stanice v nové lokalitě umělého ostrova Chek Lap Kok, bylo uvedeno do provozu roku 1998. SkyCity je obchodně zábavní čtvrť, přiléhající k Hongkongskému letišti. Je obsluhovaná tratí Airport Express, která je součástí hongkongského systému veřejné dopravy MTR. Čtvrť SkyCity zahrnuje areál AsiaWorld Expo, přístav, hotely, kanceláře a obchodně zábavní centrum, část území byla dočasně využita jako golfové hřiště (*Hong Kong SkyCity*, nedatováno; *SkyCity Hong Kong*, nedatováno).

Kassel

Historické nádraží Hauptbahnhof v centru města bylo po druhé světové válce výrazně přestavěno. V roce 1991 byla zprovozněna nová stanice VRT pro dálkové spoje na předměstí Kasselu – Kassel-Wilhelmshöhe, uprostřed původní předměstské zástavby. Nádraží v centru slouží dál pro místní a regionální spoje, velkorysá klasicistní budova byla v rámci EXPO 2000 částečně přestavěna pro nové využití jako kulturní centrum (Kulturbahnhof) – místo pro galerie, muzea a festivaly. Území bývalého nákladního nádraží severně od Hauptbahnhof je po roce 2013 přestavováno na technologicko-průmyslovou zónu (*Kassel Hauptbahnhof*, nedatováno; *Bahnhof Kassel Wilhelmshöhe*, nedatováno; *Kulturbahnhof Kassel*, 2023).

Lisboa Oriente a Parque das Nações

Někdejší 340ha pobřežní průmyslový areál 6 km na sever od Lisabonu byl vybrán jako místo konání EXPO 1998. Nádraží Oriente bylo postaveno v souvislosti s revitalizací území před konáním světové výstavy na místě někdejšího lokálního nádraží Olivais podle návrhu architekta Santiago Calatravy. Největší portugalský intermodální uzel zahrnuje vysokorychlostní i konvenční regionální vlaková spojení, stanici metra, tramvaje a lokální i mezinárodní autobusové nádraží. Přímou na nádraží se nachází obchodní centrum, na pozemcích někdejšího EXPO žije dnes odhadem 31.000 obyvatel a nachází se zde oceanárium, kasino, multifunkční aréna, marina pro 600 lodí a řada parků (*Portal das Nações*, 2014; *Gare do Oriente*, nedatováno).

Lyon Part Dieu

Původní nákladové nádraží bylo přestavěno pro osobní dopravu na přelomu 70. a 80. let 20. století v souvislosti s výstavbou lyonské centrální obchodní čtvrti (CBD) Part-Dieu. Po pařížské La Défense druhá nejvýznamější obchodní lokalita ve Francii obsahuje 45.000 pracovních míst v sektoru služeb, žije zde 21.000 obyvatel, nachází se zde největší francouzské obchodní centrum, komplex vládních budov, koncertní hala, divadlo, archiv a několik mrakodrapů. Nádraží je obsluhováno vysokorychlostními vlaky Eurostar i TGV, regionálními a lokálními spoji, a shuttlem na letiště Saint-Exupery. CBD stejně jako nádraží v současnosti prochází nákladnou revitalizací. V rámci projektu „La Part-Dieu 2030“ budou rekonstruovány kancelářské i bytové budovy a revitalizován veřejný prostor (*Lyon-Part-Dieu Business District*, nedatováno; *Part Dieu Neighborhood Under Construction until 2022*, 2018; *Lyon Part-Dieu Railway Station*, nedatováno).

Londýn Old Oak Common

Od roku 2020 (s předpokládaným dokončením do roku 2026) je ve výstavbě stanice na druhé britské VRT (High Speed 2 / HS2) mezi Londýnem a Birminghamem, západně od centra Londýna. Po dokončení bude jedním z největších železničních uzlů v Londýně – tzv. super-hub. Kromě VRT tratí bude obsluhována vlaky na konvenčních tratích včetně leteckého Heathrow Express a nového spojení Crossrail. Výstavba nového velkého nádraží má sloužit jako katalyzátor regenerace pro dosud zanedbanou část západního Londýna. Na okolních pozemcích, dříve využívaných jako seřadiště a prostor pro údržbu souprav, a dalších územích zahrnujících celkem 650ha, má podle plánů vyrůst nová čtvrť pro desetitisíce lidí (*Old Oak Common railway station*, nedatováno; Greater London Authority, nedatováno).

Massy Atlantis

Stanice TGV ve městě Massy v regionu Ile-de-France, 20 km jižně od Paříže, byla zprovozněna roku 1991. V blízkosti se nachází nádraží Massy Palaiseau RER, obsluhované regionálními spoji. Čtvrť Atlantis, 100ha území na jih od nádraží TGV, původně koncentrující hlavně kancelářské budovy, je od 90. let přestavována podle návrhu architekta Christian Portzamparc na smíšenou čtvrť s bydlením a službami (multiplex, kongresový palác). Mezi lety 2007 a 2012 probíhaly úpravy, vedoucí ke zlepšení přestupních vazeb mezi nádražími TGV a RER (lávky) a lepší integraci nádraží a jeho okolí (*Massy Atlantis*, nedatováno; *Massy TGV station*, nedatováno).

Marne-la-Vallée – Chessy

Nádraží, kombinující provoz TGV a regionálních vlaků se nachází 30 km východně od Paříže. Bylo zprovozněno roku 1992 zároveň s otevřením zábavního parku Disneyland, který primárně obsluhuje (*Marne-la-Vallée–Chessy station*, nedatováno).

Mernda Station, Melbourne

Roku 2018 došlo k prodloužení stávající trati a výstavbě nové koncové stanice ve čtvrti Mernda na předměstí australského Melbourne. Jená se o menší uzel sloužící převážně dojíždějícím, na vlak zde navazuje autobusová doprava, P+R parkoviště a cykloparkoviště. Stanice podle návrhu Grimshaw architects stojí stranou zástavby v Mernda, je ale připravován projekt „Mernda Town Centre“, který v návaznosti na nádraží navrhuje výstavbu obchodních ploch, škol a další vybavenosti, kanceláří a bydlení (*Mernda Town Center*, nedatováno; *Mernda Rail Extension Project, Melbourne*, 2018).

Oslo Central Station + Bjørvika

Největší norské nádraží, Oslo S, bylo postaveno v 80. letech 20. století na místě někdejšího Východního nádraží (*Oslo Østbanestasjon*) po výstavbě tunelu, který spojil Západní a Východní nádraží. Dnešní nádraží kombinuje původní nádražní budovu Východního nádraží a novou budovu, obě s obchodními centry. Nezávisle na nádraží bylo po roce 2000 transformováno území bývalého kontejnerového přístavu mezi nádražím a pobřežím fjordu, tzv. Bjørvika. Kromě kanceláří a bydlení (po dokončení 20.000 pracovních míst a 4–5.000 bytů) je zde nová Opera (2008), Munchovo museum a Národní knihovna. Nové kulturní centrum doplňuje dvanáct věží, tzv. Barcode Buildings (2007–2016) (*Oslo Central Station*, nedatováno; *About Bjørvika Utvikling*, nedatováno).

Oslo Aker Brygge (Papervika)

Transformovaný brownfield v blízkosti původního tzv. Západního nádraží (dnes sídlo Norského Nobelova Institutu). Původně se jednalo o přístav a strojírenské závody. Postupně mezi lety 1982 (první část dokončena 1986) a 1998 bylo území přestavěno na čtvrť s obchodními centry, kanceláři a menším množstvím bytů, v letech 2010–2014 prošlo urbánní proměnou (aktivací paralelních ulic, jemnějším dělením bloků vnitřními ulicemi). Nachází se zde Astrup Fearnley Museum of Modern Art (design Renzo Piano) (*Aker Brygge Masterplan*, nedatováno).

Zürich Neu Oerlikon

Nádraží Zürich Oerlikon v severní části Curychu patří k největším švýcarským nádražím, přestože slouží výhradně místním a regionálním spojům a městské veřejné dopravě. Na území někdejšího strojírenského závodu MFO, na sever od nádraží, vzniká po roce 1998 až dosud čtvrť Neu Oerlikon, kombinující kanceláře, bydlení, hotely a prostory pro technologický vývoj, a také několik parků. V roce 2021 došlo k úpravě stavebních regulací tak, aby na pozemcích v blízkosti nádraží mohla vyrůst hustší zástavba včetně výškových staveb. Po roce 2016 bylo nádraží výrazně rozšířeno a přestavěno, získalo mimo jiné novou obchodní pasáž (Bertolini a Spit, 1998; *Oerlikon*, nedatováno; Stadt Zürich Hochbaudepartment, nedatováno).

Wien Nordbahnhof

Severní nádraží bylo prvním vídeňským nádražím a až do konce první světové války nejvýznamějším nádražím monarchie. Bylo postavené v poloze uvnitř druhého hradebního okruhu. Na východ od hlavní budovy, umístěné podél Nordbahn StraÙe, se rozprostíralo uhelné překladiště. Po druhé světové válce byla osobní přeprava zrušena a celé území sloužilo nadále jen nákladní dopravě, a to až do 90. let 20. století, kdy byla i tato funkce postupně přesunuta nebo zrušena. Už v roce 1994 vznikl plán na přestavbu celého 75ha území. Od konce 90. let 20. století je ve výstavbě nová čtvrť Nordbahnhofviertel s řadou kancelářských a obytných budov a centrálním parkem, s jejím dokončením se počítá do roku 2025. Železniční doprava z území zcela nezmizela, prochází tudy trať, obsluhující nedalekou stanicí Praterstern, na níž byla z Nordbahnhof přesměrována osobní doprava už po roce 1959 (Stadt Wien 8, nedatováno).

10. 2. 3. Uzly-místa mimo centrální polohu bez rozsáhlých transformačních ploch – výběr z anotací



Kent, Ebbsfleet International a Dartford development

Stanice na VRT High Speed 1 (HS1), 16km východně od hranice Velkého Londýna v hrabství Kent, byla zprovozněna roku 2007 pro vlaky Eurostar, spojující Londýn s kontinentální Evropou. Během pandemie COVID-19 přestaly rychlé vlaky Eurostar mezilehlá nádraží Ebbsfleet a Ashford obsluhovat z důvodů nízkého zájmu. Plánovaný bytový development v okolí se dosud nepodařilo realizovat, stejně jako adekvátní pěší propojení mezi stanicí Ebbsfleet a nedalekou železniční zastávkou Northfleet (*Ebbsfleet International railway station*, nedatováno).

Lyon Gare de Saint-Exupery

Stanice TGV (dříve Satolas TGV) při lyonském letišti, na hlavní VRT mezi Paříží a Marseille. Navrženo Santiagem Calatravou, zprovozněno 1994, potýká se s malým vytížením (oproti Lyon-Perrache a Lyon Part-Dieu), které je zřejmě důsledkem nedostatečné provázanosti se sítí veřejné dopravy Lyonu. V okolí se nachází především povrchová parkoviště (*Lyon-Saint-Exupéry TGV station*, nedatováno).

Praha Východ – Nehvizdy

Budoucí přestupní uzel mezi VRT Praha – Brno a VRT Praha – Hradec Králové, a zároveň součást systému P+R pro dojíždějící z severovýchodní části Středočeského kraje. V mezinárodní soutěži (2020, vítěz o-va architekti - Metroprojekt) bylo mj. prověřovány možnosti rozvoje okolních pozemků (Správa železnic, nedatováno).

Reggio Emilia Mediopadana

Stanice Reggion Emilia Mediopadana se nachází na VRT mezi Milánem a Bolognou a na konvenční trati mezi městy Reggio Emilia a Guastalla. Stanice je lokalizována 4 km severně od historického centra města Reggio Emilia, poblíž průmyslové zóny a dálnice A1, je obsluhována autobusovou dopravou. Tak jako lyonské Gare de Saint-Exupery bylo navrženo architektem Santiago Calatravou (2002–2014).

10. 3. Obsahová analýza případových studií – kvantitativní

Tab. 2: Obsahová analýza případových studií - kvantifikovaná

DATASHEET - TEORETICKÝ RÁMEC PŘÍPADOVÝCH STUDIÍ	VÝSKYT	0/ ZÁKLAD	01/ Stockholm	02/ Lille	03/ KX
A/ KONTEXT					
A1/ SYSTÉM A TRENDY V PLÁNOVÁNÍ					
Charakteristika plánovacího systému	0/01/02/03	Ano	••	•	•
Střední úroveň veřejné správy	0/01/02/03	Ano	•	•	•
Velký projekt v rámci systému plánování	0/01/02/03	Ano	•	••	-
Míra regulací	0/01/03	Ano	•	-	•
Veřejné rozpočty	0/01/03	Ano	•	-	•
Akcentovaná část udržitelnosti	0/02/03	Ano	-	•	•
Spolupráce se soukromým sektorem	0/01/02/03	Ano	••	•	•
Investice do infrastruktury	0/01/02	Ano	•	•	-
A2/ SOCIODEMOGRAFICKÉ A EKONOMICKÉ TRENDY					
Společenské trendy ve vztahu k vzorcům mobility	0	Ano	-	-	-
Deindustrializace a trendy v logistice	0	Ano	-	-	-
Ekonomické trendy	0/01/02/03	Ano	••	•	••
A3/ TRENDY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ					
Data z dopravy	0	Ano	-	-	-
Vývojové trendy v osobní železniční dopravě	0/01	Ano	•	-	-
Rozvoj městské a příměstské železniční dopravy	0	Ano	-	-	-
Rozvoj dálkové a vysokorychlostní dopravy	0/01/02	Ano	••	••	-
Rozvoj dalších forem veřejné dopravy	03	Ne	-	-	••
A4/ AKTÉŘI - VEŘEJNÁ SPRÁVA					
Tvorba a prosazování politik	0/01/02	Ano	•	••	-
Politické klima na úrovni města a státu	0/01/02/03	Ano	••	••	••
Diskurzivní politiky ve vztahu k transformacím nádraží	02	Ne	-	••	-
Zapojení veřejných institucí do transformací nádraží	0/01/02	Ano	•	••	-
A5/ AKTÉŘI - ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOSTI					
Transformace železniční společnosti	0/01/03	Ano	••	-	•
Zapojení železničních společností v procesech transformace nádraží	0/01/02/03	Ano	••	••	•
A6/ AKTÉŘI - SOUKROMÍ					
investoři a developři	02/03	Ne	-	••	•
A7/ AKTÉŘI - OBČANSKÁ SPOLEČNOST					
komunity ve vztahu k národním a ke globálním silám	03	Ne	-	-	••

B/ PROCES										
B1/ PROCES PLÁNOVÁNÍ A VÝSTAVBY										
	Celkový proces plánování								Ano	• • • • • •
	Předchozí iniciativy na tomtéž místě								Ne	• • • • • •
	Otevření okna příležitosti - souběh hybných sil, předpokladů a potřeb								Ne	• • • • • •
	Organizační rámec projektu								Ne	• • • • • •
	Metody plánování a navrhování								Ne	• • • • • •
	Komplikace a překážky během procesu								Ano	• • • • • •
	Zavedení nových či úprava stávajících pravidel								Ano	• • • • • •
	Míra (ne)jistoty v procesu přípravy								Ne	• • • • • •
	Etapizace - (plánovaný) postup výstavby								Ne	• • • • • •
	Strategie komunikace								Ne	• • • • • •
B2/ KLÍČOVÉ PLÁNOVACÍ DOKUMENTY										
	Nad místní rozvojová strategie pro danou lokalitu								Ne	• • • • • •
	Relevantní plánovací dokumenty								Ano	• • • • • •
	Urbanistický návrh - masterplan								Ano	• • • • • •
B3/ AKTÉŘI - MÍSTNÍ SPRÁVA										
	Kompetence a pravomoci s dopadem na konkrétní záměr								Ne	• • • • • •
	Uvolnění veřejných investic								Ano	• • • • • •
	Priorita oproti konkurenčním lokalitám								Ano	• • • • • •
	Podpora výstavby u nádraží								Ano	• • • • • •
B4/ AKTÉŘI - ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOSTI										
	Různorodé zájmy železničních společností								Ano	• • • • • •
	Zapojení železniční společnosti do procesu transformace území								Ne	• • • • • •
B5/ AKTÉŘI - DALŠÍ										
	Nad místní správa								Ne	• • • • • •
	Investoři								Ne	• • • • • •
	Developeři								Ne	• • • • • •
	Místní podnikatelé								Ne	• • • • • •
	Místní obyvatelé								Ne	• • • • • •
B6/ AKTÉŘI - DALŠÍ INFORMACE										
	Zapojení individuálních aktérů a jejich interakce								Ano	• • • • • •
	Interakce/vztahy organizací mezi sebou								Ano	• • • • • •
	Kultura zapojených institucí								Ano	• • • • • •

C/ OBJEKT									
C1/ UZEL V DOPRAVNÍ SÍŤI	Stávající uzel	0 / 01 /	Ano	•	-	-	-	-	-
	Kvantitativní posun uzlu		Ne	-	-	-	-	-	-
	Budoucnost intermodálního přístupního uzlu	0 / 01 / 02	Ano	•	-	-	-	-	-
	Podmínky pro aktivní mobilitu	03	Ne	-	-	-	-	-	-
	Budoucnost automobilové dopravy	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•
	Komfort cestujících	0 / 01 / 02	Ano	•	•	•	•	•	•
	Pozice vůči dalším dopravním uzlům ve městě		Ne	-	-	-	-	-	-
	C2/ MĚSTO		Ano	-	-	-	-	-	-
	Město a jeho socio-ekonomický typ	0 / 02	Ano	-	-	-	-	-	-
	C3/ MÍSTO								
Historie vzniku místa-uzlu	01 / 02 / 03	Ne	•	•	•	•	•	•	
Přírodní podmínky	03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Rozloha území	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Majetkové poměry v území	01 / 02 / 03	Ne	•	•	•	•	•	•	
Poloha místa vůči městskému centru a okraji města	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Vztah k systému specializovaných integrovaných socio-ekonomických uzlů aktivit	0 / 01 / 03	Ano	•	•	-	-	-	-	
sousední čtvrti	01 / 02 / 03	Ne	•	•	•	•	•	•	
C5/ PROJEKT - FUNKCE/DĚJE, HMOTA A PROSTOR									
Různorodost funkcí	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Komplementarita funkcí	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Očekávané synergie s ostatními funkcemi v území	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Ekonomický plán	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Sociální koheze/udržitelnost	03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Hmotné prostředí	02 / 03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Památkové chráněné objekty	03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Kvalita urbanistického návrhu	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Kvalita veřejných prostranství	0 / 02 / 03	Ano	-	-	-	-	-	-	
Teoretická reflexe nové vzniklé městské formy	02 / 03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Přirozené propojení	0 / 01 / 02 / 03	Ano	•	•	•	•	•	•	
Prostupnost území a propojení s centrem	01 / 02 / 03	Ne	•	•	•	•	•	•	
Konflikty dopravy a obytnosti	0 / 01 / 02	Ano	•	•	•	•	•	•	
Dočasné využití	03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Environmentální opatření	03	Ne	-	-	-	-	-	-	
Development v okolí	02 / 03	Ne	-	-	-	-	-	-	

10. 4. Obsahová analýza případu Stockholm City West

10. 4. 1 Kontext

1/ Systém a trendy v plánování

Studie představuje ve velkém detailu národní systém plánování, všímá si slabé regionální úrovně správy. V úvodním textu popisuje také systematiku a obsah klíčových plánovacích dokumentů a povolovací procesy, které v takovéto úplnosti později ve vztahu ke konkrétnímu záměru už popsány nejsou. V menším rozsahu popisuje i další nástroje, využitelné při plánování velkých projektů. Trendy, se kterými ve své době řada veřejných institucí v evropských městech (tlak na deregulaci a omezování veřejných rozpočtů, fragmentace a oslabování veřejných institucí) jsou ve studii představeny v přesně opačném gardu: švédské municipality představuje jako instituce dlouhodobě vybavené zdroji, know-how i nástroji ke kompetentnímu plánování i k tomu, být partnery dalších hráčů v území. Byly nicméně zmíněny i nedávné nedobré zkušenosti z PPP projektů. Městské správy ve Švédsku mají podle studie více pravomocí a nezávislosti než municipality v jiných evropských městech; finančně se na rozvoji měst nicméně podílejí spíše méně. Množství a rozsah připravovaných tratí pro vysokorychlostní i jinou kolejovou dopravu dává informaci o ochotě státu investovat do dopravní infrastruktury. Text se naopak nezabývá posunem v zaměření veřejných politik směrem k některému z pilířů udržitelnosti.

2/ Sociodemografické a ekonomické trendy

Autoři se v textu nevěnují obecným socio-demografickým trendům ve vztahu ke vzorcům mobility ani trendům v logistice. Poměrně detailně ale popisují ekonomický kontext – napříč textem prokládají informace o aktuálních náladách realitních trhů nebo různí se poptávce po určitých typech nemovitostí.

3/ Trendy v železniční dopravě

Autoři studie v souvislosti s reorganizací Švédských železnic (SJ) zmiňují jejich úspěchy při zavádění vysokorychlostní železnice, popisují její parametry, realizované a plánované projekty. Další informace o relativně úspěšném managementu železničního provozu také letmo zazní, nicméně bez dat, trendů nebo specifikace pro další druhy dopravy mimo segment dopravy vysokorychlostní.

4/ Aktéři – veřejná správa

Švédské municipality jsou představeny jako akceschopné, zazdrojované instituce se schopností plánovat a prosazovat své vize. Společenské klima je dlouhodobě nakloněné silným plánovacím pravomocem. Vedle SJ se jedná o hlavní hráče při transformaci železničních brownfields. Text nicméně žádné konkrétní politiky a program, iniciované veřejnými institucemi nepředstavuje, naopak hlavní důraz klade na iniciativu SJ.

5/ Aktéři – železniční společnosti

Text studie se ve velké míře soustředí na vedoucí postavení švédské železniční společnosti (SJ) při transformacích nádraží a jejich okolí, identifikuje rozšiřování vysokorychlostní dopravy, a shrnuje výsledky programu systematické regenerace nádraží nebo programu environmentální obnovy. Autoři to považují za natolik významné, že tomuto tématu věnují zvláštní kapitolu nad rámec koherentní struktury případové studie jako takové. V této kapitole představují také typický proces spolupráce mezi SJ a municipalitou na přípravě konceptů transformací švédských nádraží a způsobu zaangažování dalších aktérů – konzultantů, developerů apod.

10. 4. 2. Proces

1/ Proces plánování a výstavby

Text se ve velkém detailu věnuje procesu plánování ve všech jeho fázích: od původních návrhů na překrytí kolejiště autobusovým nádražím, které se z důvodu vysokých nákladů nepodařilo realizovat; přes dokončený komplex autobusového terminálu, kancelářských prostor a nových infrastrukturních staveb (1979–1989), připravovaný a v úplnosti nerealizovaný projekt kongresového centra (1986-1994) až po jeho revidovanou verzi Stockholm City West, o které se zdálo, že měla naději na úspěch (1994–2004). Proces plánování je popsán ve velkém detailu včetně např. obsazení výběrových komisí nebo jednotlivé kroky postupu vyjednávání a navrhování, popsány jsou také hlavní komplikace a překážky, které v průběhu přípravy do procesu vstupovaly. Hlavní fáze a milníky jsou zpracovány formou tabulek, smluvní vztahy jsou zakreslené ve schématu. Neříkají, zda bylo potřeba zavést nová či upravit stávající pravidla (viz nástroje a metody).

2/ Klíčové plánovací dokumenty

V úvodní části (kontext, spíše než proces), je popsána obecná systematika a obsah klíčových plánovacích dokumentů a povolovací procesy; dokumenty, které provázely plánovací proces, jsou letmo zmíněny v rámci popisu celého procesu. Masterplan není součástí ilustrací dané studie a prostorové uspořádání je zběžně popsáno v rámci popisu celého procesu.

3/ Aktéři – místní správa

Významná role místní správy je akcentována hlavně v části kontextu, a dále je součástí popisu celého plánovacího procesu. Autoři zmiňují příkladnou spolupráci města a železnice; město je hybatelem aktivit: uděluje plánovací povolení, vyřizuje pozemkové směny a je poskytovatelem státních dotací. Autoři poznamenávají, že vzhledem k výlučnosti lokality tento projekt nemá konkurenci.

4/ Železniční společnosti

Železniční společnosti jsou představeny ve velkém detailu jako hlavní iniciátoři regenerace ve všech fázích; s nastavenými postupy a prioritami jak v oblasti rozvoje železniční infrastruktury, tak zhodnocení nemovitostí.

5/ Aktéři – další informace

Autoři identifikovali aktéry a jejich zájmy, utvářené v konkrétním kontextu (ekonomická krize, neexistující sousedící komunity, transformace SJ). Velký důraz při interpretaci děje je kladen na zkušenosti, erudici a plánovací kapacitu švédské železniční společnosti – SJ, ale také na schopnost municipality být jí plnohodnotným partnerem. Aktéři jsou identifikováni na úrovni institucí a organizací (např. u developerů jsou jmenovitě zmíněny jednotlivé firmy vítězného konsorcia). Imenovitě je zmíněn jediný aktér – Per-Hakan Westin – původně manažer projektu Vasaterminal, posléze ředitel realitní divize SJ. Do kultury zapojených organizací lze započítat dlouhou tradici spolupráce, zejména na půdorysu Švédských železnic a Stockholmské municipality.

10. 4. 3. Objekt

1/ Stávající uzel

Autoři se věnují základním parametrům současného dopravního uzlu stockholmského hlavního nádraží, uvádějí počet spojů a délky jízdy do hlavních center v okolí, nicméně bez informací o počtech cestujících nebo modal splitu. Pozicí vůči dalším uzlům ve městě se nezabývají.

2/ Město

Stockholmským či obecně Švédským reáliím (jeho socioekonomickým charakteristikám) se nevěnují vůbec (výjimkou je rozvoj dopravní sítě).

3/ Místo ve městě

Místo ve městě je popisován především skrze svůj vztah k městskému jádru, obchodnímu centru města: vzájemná poloha I (nedostatečná) kvalita jejich vzájemného propojení, definovaná infrastrukturními stavbami. Alespoň v základu ale informuje také o dalších parametrech: rozsahu pozemků, dopravní dostupnost nebo plánované využití v relaci s jinými lokalitami ve městě (původní kongresové centrum na okraji města a nové kongresové objekty u letiště, obchodní funkce městského centra). U realizovaných částí dochází k základnímu srovnání se současným obchodním centrem města – typy usídlených firem, úroveň nájmu.

4/ Projekt – uzel

Představují ve stručnosti záměry nových tratí (regionální rychlovlak a expres na letiště Arlanda) a další dopravní napojení veřejnou i automobilovou dopravou (nicméně bez dat, trendu a tedy bez srovnání původním stavem). Nový autobusový terminál – vstřícny

prostor pro cestující a dobré přestupní vazby, integrovaný terminál, představuje velkou část úspěchu dosud dokončené části projektu.

5/ Projekt – funkce/děje, hmota, proctor

V textu je tematizovaná různorodost funkčního využití. Všímají si posunu v úvahách nad programovou vizí místa mezi první a druhou fází projektu: od uzavřeného kancelářského komplexu po mezinárodní kongresové centrum s mnoha dalšími funkcemi. Zabývají se synergií a komplementaritou funkcí: konkurenčními kongresovými zařízeními (tradiční centrum výstav, veletrhů a kongresů v Alvsjo nebo nově vznikající centra poblíž letiště) i otázkou, zda by případný obchodní dům nekonkuroval obchodním domům v sousedním obchodním centru města.

Popisuje také proměnu aktuální iniciativy v závislosti na ekonomickém kontextu – od optimistických a maximalistických vizí, přes ekonomickou krizi až po pokrizovou nedůvěru v trhy a důkladnější promyšlení proveditelnosti. Otázka ekonomické vitality prorůstá celým textem: ovlivňuje pozici a postoj soukromých developerů, úvahy nad způsoby využití, komplementaritou jednotlivých funkcí.

Samotný projekt je popsán pomocí funkčního využití, m² podlahových ploch, počtem pracujících či návštěvníků a náklady na výstavbu. Samotné prostorové uspořádání je zběžně popsáno v rámci textu. Všímá si kvality přestupního uzlu, integrovaného do okolní zástavby, ale také nemožnosti integrovat oblast nádraží a obchodního centra města kvůli rozbujelé dopravní infrastruktuře. Kvalitou veřejných prostranství z hlediska bezpečí a atraktivity se nezabývá, ale vnímá problém místní dopravy, která zabírá množství prostoru.

10. 5. Wien Hauptbahnhof – data k funkční a prostorové analýze



Obr. 49: Funkční a prostorová analýza Wien Hauptbahnhof - indikace bloků. Zdroj: autorka

10. 6. Wien Hauptbahnhof – harmonogram dějů a procesů

Hlavní nádraží a železniční infrastruktura

Výstavba hlavního nádraží a organizace provozu
Nové nádraží a jeho multimodální přesahy
Příprava vídeňské technické a dopravní infrastruktury na nové nádraží

Změny ve veřejné dopravě

Přestavba stanice veřejné dopravy Südtirolerplatz
Nerealizované návrhy na zkapacitnění uzlu
Přestavba stanice veřejné dopravy Südbahnhof/Quartier Belvedere
Prodloužení tramvajové trati

Urbanistický rozvoj – nová výstavba

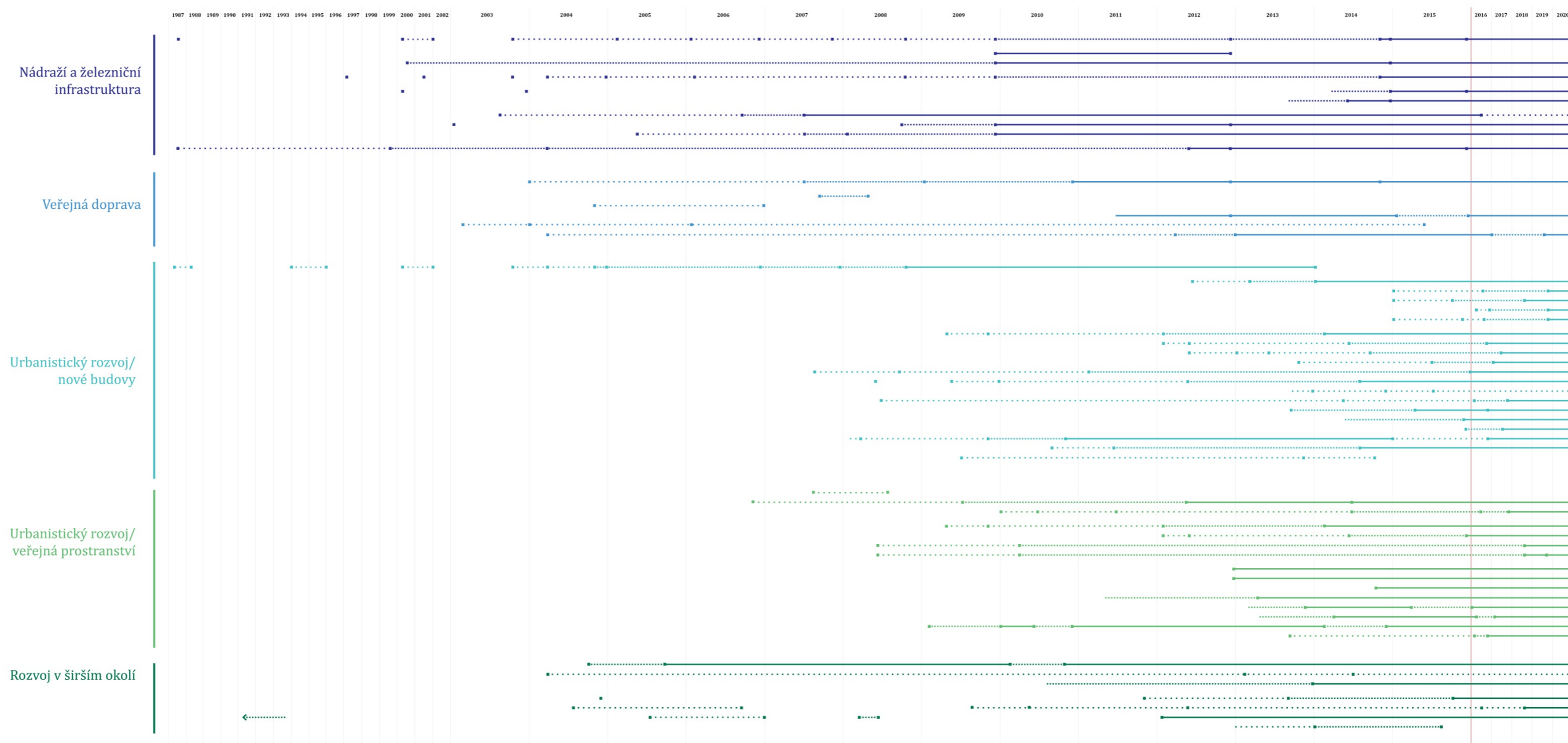
Územně plánovací dokumentace
Leben am Helmut-Zilk-Park / městem nedotovaná výstavba
Sonwendviertel / výstavba městem podporovaných bytových domů
Quartier Belvedere / kancelářská výstavba
Podél Gudrunstrasse / bytová výstavba
Výjimečné stavby

Urbanistický rozvoj – veřejná prostranství

Nová veřejná prostranství u nádraží a v nové čtvrti
Nová propojení s okolní městskou strukturou
Adaptace prostranství na rozhraní mezi původním a novým

Rozvoj v širším okolí

Zobytnování veřejných prostranství v okolí
Změny v širší uliční síti
Velé projekty v bezprostředním okolí
Aktivity místních subjektů, práce s veřejností



Obr. 50: Harmonogram dějů a procesů - grafické schéma. Zdroj: autorka

▷ Harmonogram dějů a procesů včetně textové náplně viz samostatně vložená příloha.

11. Literatura a zdroje

11. 1. Tělo výzkumu

- ADOLPHSON, Marcus a Oskar FRÖIDH. Impact on urban form by the localization of railway stations: Evidence from Sweden. *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*. 2019, **95**(2019). ISSN 0264-2751. Dostupné z: doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.05.031>
- AHLFELDT, Gabriel M. Rail mega-projects in the realm of inter- and intra-city accessibility: evidence and outlooks for Berlin. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. Alexandrine Press, March 2012, **38**(1), 71-88. ISSN 0263-7960. Dostupné z: doi:10.2148/benv.38.1.71
- ALEXANDER, Christopher. *A City Is Not a Tree*. Portland OR: Sustasis Foundation, 2015. ISBN 978-0-98-934697-9.
- ALTSHULER, Alan a David LUBEROFF. *Mega-projects: the changing politics of urban public investment*. Cambridge, Mass.: Brookings Institution Press, 2003. ISBN 978-0-8157-0130-9.
- ANDERSEN, Hans Thor a Rob ATKINSON, ed. *Production and Use of Urban Knowledge: European Experiences*. Dordrecht: Springer Science + Business Media Dordrecht, 2013. ISBN 978-90-481-8936-6.
- AUGÉ, Marc. *Non-places: An Introduction to Supermodernity*. Verso, 2009. ISBN 9781844673117.
- BAJTLER, Martin. Více zeleně a nižší domy. Město má finální plán na vytvoření čtvrti v Bubnech In: *IDnes.cz* [online]. MAFRA, 2020, 25.12.2020 [cit. 2022-09-30]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/praha-bubny-letna-holesovice-vystavba-bydleni-nove-byty-brownfield-petr-hlavacek.A201217_586028_domaci_flo
- BahnhofCity: Wien Hauptbahnhof* [online]. Wien: ÖBB, 2022 [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://hauptbahnhofcity.oebb.at/>
- BAUMAN, Zygmunt. *Globalizace: důsledky pro člověka*. Praha: Mladá fronta, 1999. Souvislosti (Mladá fronta). ISBN 80-204-0817-7.
- BAXTER, Pamela a Susan JACK. Qualitative Case Study Methodology: Study Design and Implementation for Novice Researchers. *The Qualitative Report* [online]. 2008, 12.1.2008, **13**(4), 544-559 [cit. 2022-06-13]. Dostupné z: doi:<https://doi.org/10.46743/2160-3715/2008.1573>
- BELLET, Carme. *The Introduction of the High Speed Rail and Urban Restructuring: the case of Spain* [online]. In: Lleida, Spain: University of Lleida, 2014 [cit. 2022-04-19]. Dostupné z: http://www.researchgate.net/publication/237543696_The_introduction_of_the_high_speed_rail_and_urban_restructuring_the_case_of_Spain
- BERG, Leo Van den, Peter POL a European Institute for Comparative Urban Research. *The European High-speed Train and Urban Development: Experiences in Fourteen European Urban Regions*. Aldershot, England: Ashgate, 1998. ISBN 1840145323.
- BERTOLINI, Luca. Nodes and places: Complexities of railway station redevelopment. *European Planning Studies*. 1996, **96**(3), 331-346, ISSN 0965-4313.
- BERTOLINI, Luca a Tejo SPIT. *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*. New York: E & FN Spon, 1998. ISBN 04-192-2760-1.
- BERTOLINI, Luca. Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice & Research*. 1999, **14**(2), 199-210. Dostupné z: doi:10.1080/02697459915724
- BERTOLINI, Luca. Station areas as nodes and places in urban networks: An analytical tool and alternative development strategies. In: BRUINSMA, Frank R a kol. (eds.). *Railway development. Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008, s. 35-57. ISBN 37-908-1972-7.
- BERTOLINI, Luca, Carey CURTIS a John RENNE. Station Area projects in Europe and Beyond: Towards

Transit Oriented Development?. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012, **38**(1), ISSN 0263-7960.

Beyond the Tracks: The potential of high-speed rail to reshape California's growth. In: *SPUR Report* [online]. SPUR - San Francisco Bay Area Planning and Urban Research Association, 2011, 01/2011, s. 1-22 [cit. 2022-09-04]. Dostupné z: <https://www.spur.org/publications/spur-report/2011-01-03/beyond-tracks>

BISHOP, Peter a Lesley WILLIAMS. *Planning, Politics and City Making: A Case Study of King's Cross*. London: RIBA Publishing, 2016. ISBN 978-1-85946-635-3.

BÖNSCH, Roman. *Hauptbahnhof Wien: Die Veränderung eines Stadtteils 2009-2014*. Basel: Birkhäuser, 2015. ISBN 978-3-99043-661-5.

BRŮHOVÁ, Klára. *Praha nepostavená: vltavské břehy jako urbanistické téma moderní metropole*. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2017. ISBN 978-80-01-06155-8.

BRUINSMA, Frank R., PELS, Eric, PRIEMUS, Hugo, RIETVELD, Piet a Bert van WEE (eds.). *Railway development: impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, 2008, 419 s. ISBN 37-908-1972-7

Bubny-Zátory. In: *IPR Praha* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/projekt/4/bubny-zatory>

BUCK, Nick, GORDON, Ian, HARDING, Alan and Ivan TUROK (eds.). *Changing Cities: Rethinking Urban Competitiveness, Cohesion and Governance*. U.K.: Palgrave Macmillan, 2005.

BUELLER, Vera a Peter BÄDER. Schweizerische Business-Bahnen. *Hochparterre* [online]. Zürich: Hochparterre, 1991, März 1991, **1991**(3), 24-34 [cit. 2022-05-17]. ISSN 1422-8742. Dostupné z: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=hoc-001%3A1991%3A4%3A%3A103&referrer=search#106>

CARMONA, Marisa, BURGESS, Rod a Sakke BADENHORST. *Planning through projects: moving from master planning to strategic planning: 30 cities*. Amsterdam: Techne Press, 2009. ISBN 90-859-4023-0

CASTELLS, Manuel. *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban Regional Process*. Cambridge, Massachusetts: Wiley-Blackwell, 1992. ISBN 978-0631179375.

CMC architects. *VRÚ Holešovice Bubny – Zátory. Územní studie*. Praha: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2014

CMC architects a Pelčák a partner architekti. *Teplárna Holešovice. Urbanistická studie – analýza území, základní koncepce řešení území a umístění nového zdroje*. Praha: Pražská teplárenská, 2014

CONTICELLI, Elisa a Simona TONDELLI. Railway Station Role in Composing Urban Conflicts. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment: Mobility and conflicts*. Laboratory of Territory, Mobility and Environmental of the University of Naples Federico II, 2011, **4**(4), 47-58. ISSN 1970-9870.

CONTICELLI, Elisa. Assessing the potential of railway station redevelopment in urban regeneration policies: an Italian case study. *Procedia Engineering*. 2011, **21**, 1096-1103. ISSN 18777058. Dostupné z: doi:10.1016/j.proeng.2011.11.2116

ČECHOVÁ, Kateřina. *Železnice ve městě - příležitost nebo bariéra? Příklad nádraží Bubny. Perspektivy území II: hranice a rozhraní*. Praha: FsV ČVUT, 2013a

ČECHOVÁ, Kateřina. *Role of railway in a transformation of cities: case study of Smichov, Prague. Landscape Transformations of the Post-Communist Countries*. Praha: FA ČVUT, 2013b.

ČECHOVÁ, Kateřina. *Central train station area development as a strategic urban project. Proceedings from doctoral studies conference Transformation of Urban Structures in Global World*, Praha: FA ČVUT, 2014a;

ČECHOVÁ, Kateřina. *Central train station area development projects and their strategic potential, reflected in strategic documents. Case study of Prague*. In: AESOP 2015.

ČECHOVÁ, Kateřina a Irena FIALOVÁ. *Proces tvorby současného města: Proměna King's Cross v Londýně. Zlatý řez: Plánování města*. Zlatý řez, 2015, **2015**(38), 2-11. ISSN 1210-4760.

ČECHOVÁ, Kateřina. *Railways as a vehicle of urban transformation.: Past and present of the train*

- station. In: OLIVEIRA, Vitor, Paulo PINHO, Luisa MENDES BATISTA, Tiago PATATAS a Cláudia MONTEIRO, ed. *Our common future in Urban Morphology*. Porto: FEUP, 2014, s. 357-369. ISBN 978-972-99101-6-6.
- ČECHOVÁ, Kateřina. Nová města na kolejích. *Era21: O architektuře víc!*. Brno: Era media, 2015, **15**(05), 20-23.
- DEL CERRO SANTAMARIA, Gerardo. Megaprojects, Development and Competitiveness: Building the Infrastructure for Globalization and Neoliberalism. *Athens Journal of Social Sciences*. 2019, **6**(4), 263-290. ISSN 22417737. Dostupné z: doi:10.30958/ajss.6-4-1
- DIBBLE, Jacob, Alexios PRELORENDJOS, Ombretta ROMICE, Mattia ZANELLA, Emanuele STRANO, Mark PAGEL and Sergio PORTA. On the origin of spaces: Morphometrics foundations of urban form evolution. In: *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 2017 **46**(4), 707-730.
- DIRCKX, Jeroen a KCAP Architects and Planners. Large development and transformation areas: A multi-disciplinary, design-led approach. Přednáška. Prague, 11.04.2013.
- DIVIŠOVÁ, Vendula. Obsahová analýza: Koncepce a metody výzkumu v bezpečnostních a strategických studiích. In: *Masarykova univerzita v Brně* [online]. 2017, 26. dubna 2017 [cit. 2023-07-12]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/fss/jaro2017/BSS405/um/67987374/Seminar_-_obsahova_analyza_-_26.4.2017.pdf
- DOLEŽELOVÁ, Lucie. Vliv neoliberalizmu a tradic evropského města na proměny managementu velkých urbanistických projektů v západoevropských a postsocialistických městech. *Geografie*. 2018, **123**(4), 529-552.
- DOLEŽELOVÁ, Lucie a Milan MACOUN. Kam kráčí francouzský urbanismus?: Plánování a realizace velkých projektů s účastí privátních developerů. *Architektúra & Urbanizmus*. 2017, **51**(1-2), 2-15. ISSN 0044-8680.
- DOLEŽELOVÁ, Lucie. Zásady a flexibilita v urbanistickém projektu regenerace brownfieldu. *Perspektivy území III.: Veřejné prostory a prostranství*. Praha: Fakulta stavební, ČVUT v Praze, 2015, 72-83. ISSN 2336-7563. ISBN 978-80-01-05710-0.
- DRÁPALOVÁ, Kristýna. Čtyři pražská nádraží: Masarykovo nádraží. *ERA 21: O architektuře víc!*. Brno: Era group, 2015, **2015**(5), 36-37. ISSN 1213-6212
- DUIN, Leen van, CAVALLO Roberto, CLAESSENS François a Henk ENGEL. The urban project: architectural intervention in urban areas. Amsterdam: Delft University Press, 2009, 455 p. EAAE transactions on architectural education, no. 39. ISBN 15-860-3999-7
- EDWARDS, Michael. King's Cross: renaissance for whom?. In: PUNTER, John, ed. *Urban Design and the British Urban Renaissance*. London and New York: Routledge, 2010, s. 189-205. ISBN 978-0415443036.
- EDWARDS, Michael. A microcosm: redevelopment proposals at King's Cross. In: THORNLEY, Andy, ed. *The crisis of London*. London: Routledge, 1992, s. 163-184. ISBN 9780415068864.
- EIDLIN, Eric. Making the Most of High-Speed Rail in California: Lessons from France and Germany. The German Marshall Fund of the United States, 2015.
- EIZENBERG, Efrat (ed). *Urban Planning: Large Urban Developments and the Future of Cities*. 2019, **4**(4), ISSN 2183-7635. Dostupné také z: <https://doi.org/10.17645/up.v4i4.2643>.
- EIZENBERG, Efrat. Large-Scale Urban Developments and the Future of Cities: Possible Checks and Balances. *Urban Planning: Large Urban Developments and the Future of Cities*. Cogitatio, 2019, **4**(4), 1-3, s. 2, ISSN 2183-7635. Dostupné z: doi:https://doi.org/10.17645/up.v4i4.2643
- ENGEL, Judith. Wien Hauptbahnhof - Mehr als ein Bahnhof. *Beton- und Stahlbetonbau* [online]. 2012, **107**(6), 421-428 [cit. 2022-09-04]. ISSN 00059900. Dostupné z: doi:10.1002/best.201200014.
- SPACE CROISÉ, ed. *Euralille: The Making of a New City Center*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser, 1996.
- Eurocities* [online]. Brussels, nedatováno [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://eurocities.eu/>

- FAINSTEIN, Susan S.: *The City Builders: Property Development in New York and London, 1980 – 2000* (Studies in Government & Public Policy). Univ. Press of Kansas, September 2001.
- FAINSTEIN, Susan S. Mega-projects in New York, London and Amsterdam. *International Journal of Urban and Regional Research*. 2008, **32**(4), 768-785.
- FAINSTEIN, Susan S. *The Just City*. Cornell University Press, 2010. ISBN 978-0801476907.
- FIALOVÁ, Irena. *Zlatý Anděl Jean Nouvel v Praze*. Praha: Zlatý řez, c2000. ISBN 80-901562-5-8.
- FIALOVÁ, Irena. Urban Project - městský projekt. *Archiweb* [online]. Brno: Archiweb, 19.10.2011 [cit. 2021-10-17]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/n/home/irena-fialova-urban-project-mestsky-projekt>.
- FIALOVÁ, Irena a Kateřina ČECHOVÁ. Tendence ve vývoji měst: Případové studie velkých městských projektů. Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem k formulování obrazu města. Praha: FA ČVUT, 2014.
- Florenc 21. In: *Petr Hlaváček: územní rozvoj hl. m. Prahy* [online]. Kancelář Petra Hlaváčka, 2022 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://www.petr-hlavacek.eu/projekt/florenc-21>
- Florenc 21: Mezinárodní urbanistická soutěž Praha, Česká republika. *Florenc 21* [online]. ON Plan, 2022 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://florenc21.eu/cs/>
- FLYVBJERG, Bent, Nils BRUZELIUS a Werner ROTHENGATTER. *Megaprojects and risk: an anatomy of ambition*. United Kingdom: Cambridge University Press, 2003. ISBN 978-0-521-00946-1.
- FLYVBJERG, Bent, ed. *The Oxford Handbook of Megaproject Management*. Oxford: Oxford University Press, 2017. ISBN 978-0198732242.
- GABLER, Georg. Projektentwicklung Wien Hauptbahnhof: Eine gewinnbringende Symbiose. 2. *PM-BAU SYMPOSIUM* [online]. Wien, 20 Jun 2007, **2**, 66-77 [cit. 2016-06-25]. Dostupné z: <http://docplayer.org/21587766-Projektentwicklung-wien-hauptbahnhof.html>
- GIEZEN, Mendel. Keeping it simple?: A case study into the advantages and disadvantages of reducing complexity in mega project planning. *International Journal of Project Management*. 2012, **30**, 781-790.
- GIEZEN, Mendel, Luca BERTOLINI a Willem SALET. Adaptive Capacity Within a Mega Project: A Case Study on Planning and Decision-Making in the Face of Complexity. *European Planning Studies*. 2015, **23**(5), 999-1018. Dostupné z: doi:10.1080/09654313.2014.916254
- GENTILE, Michael. Three Metals and the 'Post-Socialist City': Reclaiming the Peripheries of Urban Knowledge. *International Journal of Urban and Regional Research*. 2018, **42**(6), 1140-1151. ISSN 03091317. Dostupné z: doi:10.1111/1468-2427.12552
- GRAHAM, Stephen and Simon MARVIN. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructure, Technological Mobilities, and the Urban Condition*. London: Routledge, 2001.
- HEURKENS, Erwin a Fred HOBMA. Private Sector-led Urban Development Projects: Comparative Insights from Planning Practices in the Netherlands and the UK. 2014, **29**(4), 350-369. ISSN 0269-7459. Dostupné z: doi:10.1080/02697459.2014.932196.
- HEURKENS, Erwin. Private sector-led urban development. Characteristics, typologies, and practices. In: SQUIRES, Graham, Erwin HEURKENS a Richard PEISER, ed. *Routledge Companion to Real Estate Development*. London: Routledge, 2017, s. 107-121. ISBN 9781138914346.
- HLAVÁČKOVÁ, Petra. Brno má problém. *ERA 21: O architektuře víc!*. Brno: Era group, 2015, **2015**(5), 32-35. ISSN 1213-6212
- HORÁK, Martin. *Úspěch i zklamání: demokracie a veřejná politika v Praze 1990–2000*. Univerzita Karlova v Praze, Karolinum, 2014. ISBN 978-80-246-230-6.
- HRNCIR, Christoph. Vienna Main Station. More than just a railway station [přednáška]. In: Rozvoj Brna: zahraniční zkušenosti s plánováním a výstavbou nových čtvrtí. Odborný seminář a panelová diskuse [online]. Brno: Kancelář architekta města Brna, 3. 10. 2018 [cit. 2022-09-04]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=RlpkvwsiNEw>.

- CHEN, Chia-Lin a Robin HICKMAN. Impacts of High-Speed Rail: Hubs, Linkages, and Development. *Built Environment: Impacts of HSR: Hubs, Linkages, and Development*. Alexandrine Press, 2020, **46**(3), 337–341.
- CHEN, Chia-Lin, Anastasia LOUKAITOU-SIDERIS, José M. de UREÑA a Roger VICKERMAN. Spatial short and long-term implications and planning challenges of high-speed rail: a literature review framework for the special issue. *European Planning Studies: Spatial Implications and Planning Criteria for High-speed Rail Cities and Regions*. 2019, **27**(3), 415–433. Dostupné z: doi:<https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1562658>
- IAURIF, 2007. Cahiers de l'IAURIF: Large-Scale Urban Development Projects in Europe. Drivers of Change in City Regions. Paris, č.146. [online] IAURIF - l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France. [cit. 25.5.2015]. Dostupné z: http://www.iauidf.fr/fileadmin/Etudes/etude_878/PDF_146.pdf
- Inclusive Cities: Peter Bishop. *Youtube.com* [online]. Inclusive Urbanism Series, 7.10.2020 [cit. 2022-09-04]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=OWIPo42ncSA>.
- International Urban Project Award 2021. *IUPA Bauwelt* [online]. Berlin: Bauwelt, 2021 [cit. 2021-10-17]. Dostupné z: <https://iupa.bauwelt.de/conditions-of-participation/>
- KAHNEMAN, Daniel. *Myšlení rychlé a pomalé*. Brno: Jan Melvil Publishing, 2011. ISBN 978-80-87270-42-4.
- KELLET, John R. *The Impact of Railways on Victorian Cities*. London, Toronto: Routledge, 2007. ISBN 9780415418133.
- King's Cross Voices. *Camden* [online]. London Borough of Camden, 2004–2008 [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <http://voices.kingscross.co.uk/>
- King's Cross: Welcome to King's Cross. The traffic-free oasis right in the heart of London. *King's Cross* [online]. London: King's Cross Central Limited Partnership, 2021 [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://www.kingscross.co.uk/>
- KHATIBI, Mahsa, KHAIDZIR K. S. M a S. S. MAHDZAR. Measuring the sustainability of neighborhoods: A systematic literature review. In: *iScience* 26, 105951 [online], February 17, 2023 [cit. 2023-09-04], Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.isci.2023.105951>
- KLOKOČKA, Jiří. *Transferium: Urbanismus nových městských center*. Přednáška. Praha, GJF, 20.05.2015.
- KU LEUVEN. Euricur: European Institute for Comparative Urban Research. *KU Leuven* [online]. 23 May 2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://ees.kuleuven.be/eng/euricur/>
- KUSUMO, Camelia. *Railway Station, Centres and Markets: Change and Stability in Patterns of Urban Centrality*. TU Delft: PhD thesis, 2007. ISBN 978-8559-142-9. [online] Dostupné z: <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A4cf6afeb-fa72-4971-a0b3-61ed01b4260a> [cit. 2021-12-17]
- LANG, Jon. *Urban Design: A Typology of Procedures and Products*. Oxford, MA: Elsevier, 2005. ISBN 0750666285.
- LECROART Paul a Jean-Pierre PALISSE. Large-scale urban development projects in Europe: what lessons can be learnt for the Île-de-France Region? In: IAURIF, 2007. *Cahiers de l'IAURIF: Large-Scale Urban Development Projects in Europe. Drivers of Change in City Regions*. Paris, č.146 [online] IAURIF - l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France. [cit. 25.5.2015]. Dostupné z: http://www.iauidf.fr/fileadmin/Etudes/etude_878/PDF_146.pdf
- LECROART, Paul. From the plan to the city: managing large-scale urban development projects in Europe. IAURIF, 2007. *Cahiers de l'IAURIF: Large-Scale Urban Development Projects in Europe. Drivers of Change in City Regions*. Paris, č.146. [online] IAURIF - l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France. [cit. 25.5.2015]. Dostupné z: http://www.iauidf.fr/fileadmin/Etudes/etude_878/PDF_146.pdf
- LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia, Deike PETERS, Paige COLTON a Eric ELDLIN. A Comparative Analysis of High-Speed Rail Station Development into Destination and Multi-Use Facilities: The Case of San Jose Diridon. MTI Report 12-75: Mineta Transportation Institute, 2017. ISBN 2017932810.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia a Deike PETERS. What is Good Station Area Planning: Lessons from Experts and Case Studies. In: CHEN, Chia-Lin a Robin HICKMAN (ed). *Built Environment. Impacts of HSR: Hubs, Linkages, and Development*. 2020, **46**(3), 422-439. Dostupné z: doi:10.2148/benv.46.3.422.

MACHALA, Branislav a Jorn KOELEMAIJ. Post-Socialist Urban Futures: Decision-Making Dynamics behind Large-Scale Urban Waterfront Development in Belgrade and Bratislava. EIZENBERG, Efrat (ed). *Urban Planning: Large Urban Developments and the Future of Cities*. 2019, **4**(4), 6-17. ISSN 2183-7635. Dostupné z: doi:10.17645/up.v4i4.2261

MACHALA, Branislav. *Logics transforming the urban waterfront in Bratislava unravelling the decision-making dynamics behind urban development*. Praha, 2019. Dizertační práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a region. rozvoje. Vedoucí práce Sýkora, Luděk.

MAJLOOR, Stan a Dick SCHUILING. New Key Projects for station redevelopment in Netherlands. In: BRUINSMA, Frank R a kol. (eds.). *Railway developmen. Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008, s. 101-123. ISBN 37-908-1972-7.

MOULAERT, Frank, Arantxa RODRIGUEZ a Erik SWYNGEDOUW, eds. *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*. Oxford: Oxford University Press, 2003. ISBN 9780199260409.

MOULAERT, Frank a kol. *Globalization and Integrated Area Development in European Cities*. New York: Oxford University Press, 2001

MULDERS-KUSUMO, Camelia. Spatial configuration of the area around Delft central station. HOEVEN, F van der a H J ROSEMAN, ed. *Urban Transformations and Sustainability: Progress of Research Issues in Urbanism 2005*. Delft: Delft University Press, 2006, s. 67-79. ISBN 1-58603-603-3

MULDERS-KUSUMO, Camelia. Is a railway station a 'central' urban place?: spatial configuration study of retail distribution pattern around railway stations. In: *5th international space syntax symposium volume I*. Amsterdam: Technepress, 2005. s. 201-210. ISBN 90-8594-002-8.

NILSEN, Micheline. *Railways and the Western European capitals: studies of implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels*. New York: Palgrave Macmillan, 2008. ISBN 978-023-0607-736.

Nová čtvrť Trnitá. In: *Kancelář architekta města Brna* [online]. KAM Brno [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://kambrno.cz/novactvrt/>

Nové hlavní nádraží. In: *Kancelář architekta města Brna* [online]. KAM Brno, 2022 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://kambrno.cz/novenadrazi/>

NOVY, Johannes a Deike PETERS. Railway Station Mega-Projects as Public Controversies: The Case of Stuttgart 21. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012, **38**(1), 128-145. ISSN 0263-7960.

O projektu Smíchov City. In: *Smíchov City* [online]. Praha 5, 2017 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: https://smichovcity.praha5.cz/?page_id=6

O Projektu. *Masaryčka spojuje* [online]. Penta Real Estate, 2022 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://www.masaryckaspojuje.cz/cs/o-projektu/>

PAGLIARIN, Sofia, Anna M. HERSPERGER a Benoît RIHOUX. Implementation pathways of large-scale urban development projects (IsUDPs) in Western Europe: a qualitative comparative analysis (QCA). *European Planning Studies*. 2020, **28**(6), 1242-1263. Dostupné z: doi:10.1080/09654313.2019.1681942

PEEK, Gert-Joost, Luca BERTOLINI a Hans DE JONGE. Gaining insight in the development potential of station areas: A decade of node-place modelling in The Netherlands. *Planning Practice and Research*. 2006, **21**(4), 443-462. ISSN 0269-7459. Dostupné z: doi:10.1080/02697450701296247

PEEK, Gert-Joost a Erik LOUW. A multidisciplinary approach of railway station development. A case study of 's-Hertogenbosch. In: BRUINSMA, Frank R a kol. (eds.). *Railway developmen. Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008, s. 125-143. ISBN 37-908-1972-7.

- PETERS, Deike. The Renaissance of Inner-City Rail Station Areas: A Key Element in Contemporary Urban Restructuring Dynamics. *Critical Planning: UCLA Urban Planning Journal*. Summer 2009, 162-185.
- PETERS, Deike a Johannes NOVY (eds.) Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe. 38. Alexandrine Press, 2012a. ISSN 0263-7960.
- PETERS, Deike a Johannes NOVY. Rail Station Mega-Projects: Overlooked Centrepieces in the Complex Puzzle of Urban Restructuring in Europe. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012b, **38**(1), 5-11. ISSN 0263-7960
- PETERS, Deike a Johannes NOVY. Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012c, **38**(1), 12-30. ISSN 0263-7960.
- POL, Peter. HST stations and urban dynamics: Experiences from four European cities. In: BRUINSMA, Frank R a kol. (eds.). *Railway developmen. Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008, s. 59-77. ISBN 37-908-1972-7.
- PRIEMUS, Hugo. Urban dynamics and transport infrastructure: Towards greater synergy. In: BRUINSMA, Frank R a kol. (eds.). *Railway developmen. Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008, s. 15-34. ISBN 37-908-1972-7.
- RAKOUSKÁ AKADEMIE VĚD. COMET - Competitive Metropolises. *Economic Transformation, Labour Market and Competition in European Agglomerations*. [online] Austrian Academy of Sciences/Rakouská akademie věd (2004) [vid. 12.12.2014]. Dostupné z: <http://www.oeaw.ac.at/isr/comet/start.htm>
- RIETVELD, Piet a Bert van WEE. Ex ante evaluation of railway station development projects: Issues still to be solved. BRUINSMA, Frank R, et al. (ed). *Railway development: Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, 2008, s. 147-170. ISBN 37-908-1972-7.
- ŘEZÁČ, Vít. Mitte Altona – hledání modu vivendi. *Sborník konference Mě100*. 2016, 11-18. ISBN 978-80-01-05987-6.
- SALET Willem. Trans scalar strategies of action: comparing experiences of mega projects in city regions of Europe. In: IAURIF, 2007. *Cahiers de l'IAURIF: Large-Scale Urban Development Projects in Europe. Drivers of Change in City Regions*. Paris, č.146, [online] IAURIF - l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France. [cit. 25.5.2015]. Dostupné z: http://www.iauidf.fr/fileadmin/Etudes/etude_878/PDF_146.pdf
- SALET, Willem a Enrico GUALINI (eds.). Framing Strategic Urban Projects. Learning from current experiences in European urban regions. London: Routledge, 2012. ISBN 978-0415647885.
- SANDERS, Wies. Station to station. *Mark*. Feb/Mar 2016 60 s. 058-069.
- SASSEN, Saskia. Why Cities Matter. In: *Cities, Architecture and Society: exhibition catalogue of the 10. Architecture Biennale Venice* [online]. Venice: Marsilio, 2006, s. 26-51 [cit. 2022-09-06]. Dostupné z: <http://www.columbia.edu/~sjs2/PDFs/citiesmatter.pdf>
- SENNETT, Richard. *Building and Dwelling: Ethics for the City*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2018. ISBN 9780374716240.
- SENNETT, Richard. 'The Edge: borders and boundaries': Richard Sennett [přednáška] [online]. Cambridge Law Faculty, 10. 3. 2015 [cit. 2022-09-15]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=1VM9wqovghE>
- Smíchov City. In: *IPR Praha* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/projekt/39/smichov-city>
- Smíchov City – Jih. In: *Sekyra Group* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://sekyragroup.cz/pages/developersky-projekt-praha5-smichov-city-jih>
- Smíchov City – Sever. In: *Sekyra Group* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://sekyragroup.cz/pages/developersky-projekt-praha5-smichov-city-sever>

- SPECK, Georg. History and Failure of the Mega-Project 'Frankfurt 21'. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012, **38**(1), 103-112. ISSN 0263-7960.
- STAM, Kees, Geert-Joost PEEK, Paul CHAN ed. Urban area development as an expansive learning process: The relevance of monitoring and evaluation. In: SCHRENK, Manfred et al (eds.). *REAL CORP 2020: Shaping urban change* [online]. Aachen, Germany, 2020, April 2020, s. 927-937 [cit. 2023-07-11]. ISBN 978-3-9504173-9-5. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/340779345_Urban_area_development_as_an_expansive_learning_process_The_relevance_of_monitoring_and_evaluation
- Stadtraum Hauptbahnhof* [online]. Wien: Manfred Itzinger, 2008–2022 [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://schaffnerin.wordpress.com/>
- SWYNGEDOUW, Erik, MOULAERT, Frank and RODRÍGUEZ, Arantxa, 2002. Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban development Projects and the New Urban Policy'. *Antipode*, str. 542-577
- Terminál Smíchov. In: *IPR Praha* [online]. [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/projekt/24/terminal-smichov>
- TERRIN, Jean-Jacques a Jean-Baptiste MARIE. *Railway Stations and Urban Dynamics: High-Speed Issues*. Paris: Editions Parenthèses, 2011. ISBN 978-2863642276.
- THAMMARUANGSRI, Khaisri Paksukcharern. *Node and place. A study on the spatial process of railway terminus area redevelopment in central London*. London: 2003. PhD thesis. The Bartlett School of Graduate Studies, University College London. [online] Dostupné z: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/4384/> [cit. 2014-03-30].
- THEURILLAT, Thierry a Olivier CREVOISIER. Sustainability and the Anchoring of Capital: Negotiations Surrounding Two Major Urban Projects in Switzerland. *Regional Studies*. 2014, **48**(3), 501-515. Dostupné z: doi:10.1080/00343404.2013.787160
- Thomas Müller Ivan Reimann Architekten, Pelčák a partner architekti a IPR Praha. *Územní studie Holešovice–Bubny–Zátory* [online]. březen 2020, s. 1-127 [cit. 2022-09-30]. Dostupné z: <https://www.petr-hlavacek.eu/projekt/bubny>
- TITTL, Filip, Michal KOHOUT, Šárka DOLEŽALOVÁ, Kateřina ČECHOVÁ a Dominika BELANSKÁ. *Analytická studie oblasti Palmovka*. Praha: Městská část Praha 8, 2017. ISBN 978-80-270-1575-7.
- TITTL, Filip, Michal KOHOUT a Kateřina ČECHOVÁ. *Intervence Palmovka*. Praha: Městská část Praha 8, 2017.
- TITTL, Filip, Šárka DOLEŽALOVÁ a Kateřina ČECHOVÁ. *Masterplan libeňských kos*. Praha: Městská část Praha 8, 2019.
- TOSICS, Iván a kol. National spatial planning policies and governance typology: Land use relationships in rural-urban regions. EC, Sixth framework programme, June 2010. Deliverable report 2.2.1. PLUREL
- TRIP, Jan Jacob. What makes a city: Urban quality in Euralille, Amsterdam South Axis and Rotterdam Central. In: BRUINSMA, Frank R a kol. (eds.). *Railway developmen. Impact on urban dynamics*. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008, s. 79-99. ISBN 37-908-1972-7.
- TRIP, Jan Jacob. *What makes a city? Planning for "quality of place": The case of high-speed train station area redevelopment*. Amsterdam: Delft University Press, 2007. ISBN 1586037161. PhD thesis. OTB Research Institute for Housing, Urban and Mobility Studies, TU Delft. ISBN: 978-1-58603-716-1 [online]. Dostupné z: <http://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:a0ee18b2-8cf3-45f7-8e2b-45141ab28ef4?collection=research> [cit. 2016-01-06].
- Urbact* [online]. Paris, nedatováno [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://urbact.eu/>
- URBAN LAND INSTITUTE. *ULI Case Studies: King's Cross* [online]. July 2014 [cit. 2014-08-01]. <http://uli.org/case-study/uli-case-study-kings-cross-london-united-kingdom/>
- UREÑA, José, BENEGAS, M. a Inmaculada MOHINO. *Socioeconomic, Territorial and Sustainability Lessons from Developing High-Speed Rail in Spain*. Paper presented at the UC Berkeley Center for

Environmental Public Policy Int'l Expert Symposium on High-Speed Rail and Sustainability, Berkeley, CA, November 29, 2012.

Územní studie Jižní čtvrt'. *Brno: Portál územního plánování města Brna* [online]. Statutární město Brno, 2022 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://upmb.brno.cz/uzemne-planovaci-podklady/uzemni-studie/uzemni-studie-jizni-ctvrt/>

VORLÍK, Petr a kol. *Nepostavená / architektura osmdesátých let*. Praha: ČVUT FA. Ústav teorie a dějin architektury, 2020. ISBN 978-80-01-06734-5.

VORRATH, Erich. *Wien auf Schiene: Bahnhöfe 1837-2015 = Vienna on track : stations 1837-2015*. Wien: Gerold, c2010. ISBN 978-395-0263-138.

Wien Schauen: Wien im Fokus - Altstadterhaltung, Architektur, Stadtplanung, öffentlicher Raum [online]. Wien: Georg Scherer, 2022 [cit. 2022-09-05]. Dostupné z: <https://www.wienschauen.at/>

ŽENKA, Jan a Jan KOFROŇ. *Metodologie výzkumu v sociální geografii - případové studie* [online]. V Ostravě: Ostravská univerzita, 2012 [cit. 2022-06-09]. ISBN 978-80-7464-148-0. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/259668848_Metodologie_vyzkumu_v_socialni_geografii_-_pripadove_studie

11. 2. Anotace k Městům na kolejích (Kapitola 4 a Přílha 10)

About Bjørvika Utvikling. In: *Bjørvika*. [online]. Oslo: Bjørvika Utvikling AS [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.bjorvikautvikling.no/portfolio-item/about-bjorvika-utvikling-2/>

Aker Brygge Masterplan. In: *Spol Architects*. [online]. Oslo: SPOL architects [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://spolarchitects.com/projects/aker-brygge/>

Amsterdam Zuidas keeps you up to date [online]. Amsterdam: Amsterdam Zuidas [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://zuidas.nl/en/>

Amsterdam Bijlmer ArenA station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Amsterdam_Bijlmer_ArenA_station

Antwerpen-Central railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Antwerpen-Centraal_railway_station

APA-OTS. ÖBB: Eröffnung Neubau Linz Hauptbahnhof. *OTS* [online]. APA-OTS, 3. Dez 2004; 1997–2003 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20041203_OTS0178/oebb-eroeffnung-neubau-linz-hauptbahnhof-bild

AYRAULT PÉREZ, Juan. South Madrid and High Speed: An example of symbiosis. In: *International Congress on High-speed Rail: Technologies and Long Term Impacts* [online]. Ciudad Real, 2018, s. 99-135 [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: https://www.tecnica-vialibre.es/documentos/Articulos/360AV06_7.2.Ayrault.pdf

Bahnhof Kassel Wilhelmshöhe. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Kassel-Wilhelmsh%C3%B6he

Bahnhof Wien Mitte (Landstraße). In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Wien_Mitte_\(Landstra%C3%9Fe\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Wien_Mitte_(Landstra%C3%9Fe))

Barcelona Sagrera Alta Velocitat. [online]. Barcelona: Barcelona Sagrera Alta Velocitat [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://barcelonasagrera.com/>

BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS. *Railway District Delft. BNTHMCRWL* [online]. Benthem Crouwel

Architects, 2020a [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.benthemcrouwel.com/projects/railway-district-delft>

BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS. Amsterdam Central Station Bus Platform. *BNTHMCRWL* [online]. Benthem Crouwel Architects, 2020b [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.benthemcrouwel.com/projects/bus-station-amsterdam-cs>

BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS. Amsterdam Central Station Cuypers Building. *BNTHMCRWL* [online]. Benthem Crouwel Architects, 2020c [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.benthemcrouwel.com/projects/cuypers-building-amsterdam-cs>

BERLIN, SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, BAUEN UND WOHNEN. *Europacity* [online]. Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/staedtebau/umfeld-hauptbahnhof/europacity/>

Birmingham Curzon Street. *HS2* [online]. High Speed Two, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.hs2.org.uk/building-hs2/stations/curzon-street/>

BIRMINGHAM CITY COUNCIL. Birmingham Curzon HS2: Masterplan for growth. *Birmingham City Council* [online]. [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://www.birmingham.gov.uk/downloads/download/155/birmingham_curzon_hs2_masterplan_for_growth

Birmingham New Street railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Birmingham_New_Street_railway_station

Broadgate. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Broadgate>

Breda railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Breda_railway_station

BUDAPEST FEJLESZTÉSI KÖZPONT. *Renewal of the Nyugati Railway Station and its Surroundings* [online]. BFK NONPROFIT ZRT, 2022 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://nyugatidesigncompetition.com/en>

CCEA MOBA. Soutěžní katalog. Budoucnost centra Brna. Brno, 2016.

New public transport terminal. In: *CrossMark Breda*. [online]. CrossMark Breda, Gemeente Breda [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.crossmarkbreda.nl/new-public-transport-terminal>

DEN HAAG. Central Innovation District. *Den Haag* [online]. Gemeente Den Haag, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://projecten-denhaag-nl.translate.goog/gebied/central-innovation-district/?x_tr_sl=nl&x_tr_tl=cs&x_tr_hl=cs&x_tr_pto=op.sc

Dresden Hauptbahnhof. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Dresden_Hauptbahnhof

Ebbsfleet International railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Ebbsfleet_International_railway_station

FRENCHMAN, Dennis a Francisca ROJAS. Zaragoza's digital mile: Place-making in a new public realm. In: *Places*. 18. 2006. s.16-25.

Gateway Plus. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Gateway_Plus

Gare do Oriente. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Gare_do_Oriente

GEMEENTE AMSTERDAM. The Entrance: renew the West Entrance. *Gemeente Amsterdam* [online].

Amsterdam [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://www.amsterdam.nl/projecten/deentree/?utm_source=www.amsterdam.nl&utm_medium=internet&utm_campaign=deentree&utm_content=redirect

GEMEENTE UTRECHT. CU 2030 'k zie je in Utrecht. *Gemeente Utrecht* [online]. Utrecht [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://cu2030.nl/>

GREATER LONDON AUTHORITY. Introduction to the Old Oak and Park Royal Development Corporation. *Mayor of London, London Assembly*. [online]. Greater London Authority, 2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.london.gov.uk/who-we-are/city-halls-partners/old-oak-and-park-royal-development-corporation-opdc/introduction-old-oak-and-park-royal-development-corporation>

GRIMSHAW. Euston Station Development Masterplan / HS2. *Grimshaw* [online]. Grimshaw, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.grimshaw.cn/en/project/euston-station-development-masterplan-hs2/>

Hong Kong SkyCity. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Hong_Kong_SkyCity

JANSER, Andreas. Über den Gleisen: Die neue Paserelle im SBB-Bahnhof Basel. *Werk, Bauen + Wohnen* [online]. 2003, **2003**(12), 10-17 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: doi:<http://doi.org/10.5169/seals-67167>

Kassel Hauptbahnhof. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Kassel_Hauptbahnhof

Kulturbahnhof Kassel. Der Bahnhof kommt. [online]. Kassel: KulturBahnhof e.V. Kassel, 2023 [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://www.kulturbahnhof-kassel.de/informationen/>

Portal das Nações. Descubre o Parque das Nações. [online]. Portal das Nações, 2014 [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://www.portaldasnacoes.pt/>

Liège-Guillemins railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Li%C3%A8ge-Guillemins_railway_station

London Euston. *HS2* [online]. High Speed Two, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.hs2.org.uk/building-hs2/stations/euston/>

Lyon-Part-Dieu Business District. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Lyon-Part-Dieu_Business_District

Lyon Part-Dieu Railway Station: Modern space providing services for travellers. In: *Lyon Part-Dieu* [online]. Lyon Part-Dieu, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.lyon-partdieu.com/en/operations/station/>

Lyon-Saint-Exupéry TGV station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Lyon-Saint-Exup%C3%A9ry_TGV_station

Madrid Atocha railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Madrid_Atocha_railway_station

MANGIN, David, Marion GIRODO a SEURA ARCHITECTS. *Mangroves Urbaines du métro a la ville*. Paris: Tien Wah Press, Malaisie, 2016. ISBN 978-2-37368-023-2.

Marne-la-Vallée–Chessy station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Marne-la-Vall%C3%A9e%E2%80%93Chessy_station

Massy Atlantis [online]. Massy Atlantis [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://www.quartier-atlantis.fr/>

Massy TGV station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Massy_TGV_station

Masterplan RailCity Zürich: Neugestaltung Südwestflügel Hauptbahnhof Zürich: Bauherrenberatung. *Takt Baumanagement AG*. [online]. [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.takt-bm.ch/projekte/masterplan-railcity-zuerich-neugestaltung-suedwestfluegel-hauptbahnhof-zuerich/>

Mernda Town Center. In: *Whittlesea*. [online]. Whittlesea [cit. 2022-09-10]. Dostupné z: <https://www.whittlesea.vic.gov.au/building-planning-development/future-development-plans/place-snapshots-a-guide-to-development-in-your-area/place-snapshot-mernda/mernda-town-centre/>

Mernda Rail Extension Project, Melbourne. In: *Railway Technology*. [online]. Railway Technology, Verdict Media Limited 2023. September 21, 2018 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/projects/mernda-rail-extension-project-melbourne/>

Nauentor [online]. Post Immobilien M&S AG, SBB Immobilien, 2022 [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://nauentor.ch/>

NETWORK RAIL. Thameslink Programme: Transforming north-south travel through London. [online]. Network rail, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.networkrail.co.uk/running-the-railway/railway-upgrade-plan/key-projects/thameslink-programme/>

New Breda station inaugurated. In: *International Railway Journal IRJ*. [online]. Omaha (NE): International Railway Journal [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.railjournal.com/passenger/main-line/new-breda-station-inaugurated/>

Nieuw Delft [online]. Nieuw Delft, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://nieuwdelft.nl/>

NOVY, Johannes a Deike PETERS. Railway Station Mega-Projects as Public Controversies: The Case of Stuttgart 21. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012, **38**(1), 128-145. ISSN 0263-7960.

Oerlikon. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://de.wikipedia.org/wiki/Oerlikon>

Old Oak Common railway station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Old_Oak_Common_railway_station

Oslo Central Station. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Oslo_Central_Station

Paddington Station Restoration, London. In: *Railway Technology*. [online]. Railway Technology, Verdict Media Limited 2023. June 29, 2011 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/projects/paddington-station/>

Paris Rive Gauche - Le projet urbain. *Paris Rive Gauche* [online]. SEMAPA [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <http://www.parisrivegauche.com/Le-projet-urbain>

Paris-Austerlitz. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Paris-Austerlitz>

Paris-Gare-de-Lyon. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Paris-Gare-de-Lyon>

PARIS & MÉTROPOLE AMÉNAGEMENT. Clichy-Batignolles (Paris 17e). *P&Ma – Paris & Métropole aménagement* [online]. Paris [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://www.parisetmetropole-amenagement.fr/fr/clichy-batignolles-paris-17e>

Part Dieu Neighborhood Under Construction until 2022. In: *This is Lyon*. [online]. Lyon, 2018/03/05 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://thisislyon.fr/news/part-dieu-neighborhood-construction-2022/>

- RAFAEL MONEO ARQUITECTO. Atocha station enlargement. [online]. Rafael Moneo Arquitecto 2022, [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://rafaelmoneo.com/en/projects/atocha-station-enlargement/>
- Quartier Heidestrasse. *Quartier Heidestrasse* [online]. Berlin: Quartier Heidestraße [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://quartier-heidestrasse.com/>
- SkyCity Hong Kong. [online]. Hong Kong [cit. 2023-09-10]. Dostupné z: <https://www.skycityhongkong.com/en>
- SPRÁVA ŽELEZNIC. Terminál Praha východ. [online]. Správa železnic, státní organizace, 2023 [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/terminal-praha-vychod>
- STADT WIEN. Stadtentwicklungsgebiet Althangrund. *Stadt Wien: Stadtplanung Wien*. 7 [online]. Wien [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/althangrund>
- STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTMENT. Teilrevision Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon. *Stadt Zürich Hochbaudepartment*. [online]. Stadt Zürich, 2023 [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/entwicklungsgebiete/neu-oerlikon/masterplan-und-teilrevision-sbv.html>
- Station Utrecht Centraal. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_Utrecht_Centraal
- STOUHI, Dima. Foster + Partners Wins Competition to Design Central Station in Stockholm. *Archdaily* [online]. Archdaily, January 19, 2022 [cit. 2023-08-27]. ISSN 0719-8884. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/975386/foster-plus-partners-wins-competition-to-design-central-station-in-stockholm>
- STUTTGART, STADTPLANUNGSAMT, PROJEKTGRUPPE STUTTGART 21. *Rahmenplan Stuttgart 21*. Landeshauptstadt Stuttgart, Stadtplanungsamt, 1997.
- WALSH, Niall Patrick. CAP Reveals Urban Vision to Revitalize the Post-Industrial Landscape of The Hague. *Archdaily* [online]. Archdaily, 14 March 2019 [cit. 2023-08-27]. ISSN 0719-8884. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/913211/kcap-reveals-urban-vision-to-revitalize-the-post-industrial-landscape-of-the-hague>
- Waterloo Station Upgrade, London. In: *Railway Technology*. [online]. Railway Technology, Verdict Media Limited 2023. January 15, 2021 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/projects/waterloo-station-upgrade-london/>
- Wien Franz-Josefs-Bahnhof. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Franz-Josefs-Bahnhof
- Wien Westbahnhof. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023, 2001-2023 [cit. 2023-09-09]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Westbahnhof
- WOLFF, Richard. The Five Lives of HB Südwest: Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019. *Built Environment: Railway Station Megaprojects and the Re-Making of Inner Cities in Europe*. March 2012, 38(1), 94-108. ISSN 0263-7960.

11. 3. Případová studie London King's Cross

Práce vychází z těchto dříve publikovaných textů autorky:

FIALOVÁ, Irena a Kateřina ČECHOVÁ. Tendence ve vývoji měst: Případové studie velkých městských projektů. *Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů, jejich věcných a formálních stránek, vztah strategie rozvoje města a způsobu zpracování plánů se zvláštním zřetelem k formulování obrazu města*. Praha: FA ČVUT, 2014.

ČECHOVÁ, Kateřina a Irena FIALOVÁ. Proces tvorby současného města: Proměna King's Cross v Londýně. *Zlatý řez: Plánování města*. Zlatý řez, 2015, **2015**(38), 2-11. ISSN 1210-4760.

11. 3. 1. Primární zdroje

ALLIES, Bob a Diane HAIGH. *The Fabric of Place: Allies and Morrison*. Artifice Books on Architecture, 2014. ISBN 978-1908967381.

ARGENT (KING'S CROSS) LTD. *King's Cross Central: Main Site Revised Development Specification*. September 2005.

ARGENT (KING'S CROSS), LCR a EXCEL. *King's Cross Central: Access and Inclusivity Strategy*. September 2005.

ARGENT ST GEORGE. *Principles for a human city*. Edition 3. July 2001a.

ARGENT ST GEORGE. *Parameters for regeneration*. December 2001b.

ARGENT ST GEORGE. *A Framework for Regeneration*. Aug 2002.

Average cost of an apartment in Europe in 2022, by city. *Statista* [online]. Statista, November 2022 [cit. 2023-07-22]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/1052000/cost-of-apartments-in-europe-by-city/>

BEDINGFIELD, Will. King's Cross has become London's biggest, buzziest tech hub. In: *Wired* [online]. Condé Nast Britain, 2023, 07. 05. 2019 [cit. 2023-08-14]. Dostupné z: <https://www.wired.co.uk/article/st-kings-cross-tech-hub>

BOROUGH OF ISLINGTON. South Bemerton Area new build update. *Islington: For a more equal future* [online]. Islington, September 2020 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.islington.gov.uk/~media/sharepoint-lists/public-records/housing/publicity/publicconsultation/20202021/20200916bemertonestateproposalsnewsletter1.pdf>

Busiest London Underground stations by number of passengers in 2019 and 2020. *Statista* [online]. Statista, Jan 31, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/412735/busiest-london-underground-stations/>

CABE. Design review-ed master plans. [online] archived on 1 January 2011 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/publications/design-reviewed-masterplans>

COIN STREET COMMUNITY BUILDERS. Our story. *Coin Street* [online]. Coin Street Community Builders, 2023 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://coinstreet.org/about-us/our-story>

EDWARDS, Michael. King's Cross: renaissance for whom? In: PUNTER, John, ed. *Urban Design, Urban Renaissance and British Cities*. Londýn: Routledge, 2009, kapitola 11.

GAWC. *The World According to GaWC 2020* [online]. Globalization and World Cities Research Network, 2020 [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/>

GOVERNMENT UK, DEPARTMENT FOR TRANSPORT. *Official Statistics: Rail factsheet 2022* [online]. Department for Transport, 2 February 2023 [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/statistics/rail-factsheet-2022/rail-factsheet-2022>

GOVERNMENT OFFICE FOR LONDON: DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT. Strategic guidance for London planning authorities (Regional planning guidance) 23 May 1996.

GREATER LONDON AUTHORITY. *The London Plan. Spatial Development Strategy for Greater London*. February 2004. ISBN 1852615443.

GREATER LONDON AUTHORITY. *The London Plan 2021* [online]. London: Greater London Authority, 2021 [cit. 2023-07-21]. ISBN 978-1-84781-739-6. Dostupné z:

<https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/planning/london-plan/the-london-plan-2021-table-contents>

GREATER LONDON AUTHORITY. *London's Economic Outlook: Spring 2023: Forecast report. We are London* [online]. London: GLAEconomics, 2023, June 2023 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/2023-06/LEO-Spring-2023-final.pdf>

GREATER LONDON COUNCIL. *Greater London Development Plan: Approved by the Secretary of State for the Environment*. GLC, 9 July 1976.

Gross domestic product per capita of the United Kingdom in 2021, by region: in GBP. *Statista* [online]. Statista, Jun 2, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/1168072/uk-gdp-per-head-by-region/>

KING'S CROSS CENTRAL LIMITED PARTNERSHIP (KCCLP). *Flourishing at King's Cross: Sustainability Report 2021*. [online]. King's Cross Central Limited Partnership [cit. 2023-07-22]. Dostupné z: https://www.kingscross.co.uk/media/KX_Sustainability-Report_2021.pdf

KING'S CROSS CENTRAL LIMITED PARTNERSHIP (KCCLP). *King's Cross: an extraordinary piece of London is taking shape*. [online] King's Cross Central Limited Partnership, 2014 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.kingscross.co.uk/>

KING'S CROSS DEVELOPMENT FORUM. *King's Cross Development Forum*. [online] King's Cross Development Forum [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://kxdf.wordpress.com/>

KING'S CROSS RAILWAY LANDS GROUP. *King's Cross Railway Lands Group* [online]. KXRLG ©2014 [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www.kxrlg.org.uk/index.htm>

LONDON SCHOOL OF ECONOMICS & POLITICAL SCIENCE. *Charles Booth's London: Poverty maps and police notebooks*. [online]. London School of Economics & Political Science, 2016 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://booth.lse.ac.uk/map/14/-0.1174/51.5064/100/0>

LONDON BOROUGH OF CAMDEN, 1. Camden Town Hall refurbishment. *Camden* [online]. The London Borough of Camden, 2023 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.camden.gov.uk/camden-town-hall-refurbishment>

LONDON BOROUGH OF CAMDEN, 2. Maiden Lane estate. *Camden* [online]. The London Borough of Camden, 2023 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.camden.gov.uk/maiden-lane>

LONDON BOROUGH OF CAMDEN. *Towards an Integrated City*. Oct 2001.

LONDON BOROUGH OF CAMDEN. *King's Cross – Camden's Vision*. June 2002.

LONDON BOROUGH OF CAMDEN. *Camden UDP Deposit Draft 2003. Section 9 – King's Cross Opportunity Area – Area Action Plan*. [online]. Borough of Camden, 2003. [cit. 2014-07-20]. Dostupné z: <http://www3.camden.gov.uk/planning/plan/udp/Section%209.pdf>

LONDON BOROUGH OF CAMDEN, BOROUGH OF ISLINGTON. *King's Cross Opportunity Area – Planning and Development Brief*. [online]. Borough of Camden, borough of Islington, January 2004. [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://www.camden.gov.uk/documents/20142/3797089/King%27s+Cross+Opportunity+Area+Planning+and+Development+Brief.pdf/c11edd6b-a2e4-8f7a-083b-00b6a4c04b86>

LONDON BOROUGH OF CAMDEN, BOROUGH OF ISLINGTON. *King's Cross: shaping the future. A plan for the wider King's Cross area*. [online]. Borough of Camden, borough of Islington, 2012. [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: https://www.eustonareaplan.info/wp-content/uploads/2014/04/CG6-Kings_Cross_place_plan_Final_WS1.pdf

London St Pancras International. *National Rail* [online]. National Rail, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://www.nationalrail.co.uk/stations/london-st-pancras-international/>

MERCER. Cost of Living City Ranking 2023. *Mercer* [online]. Mercer, 2023 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: https://www.mercer.com/insights/total-rewards/talent-mobility-insights/cost-of-living/#mktoForm_70946

MERCER. Quality of living city ranking. *Mercer* [online]. Mercer, 2023, 2019 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>

Number of passengers traveling on the Eurostar and Le Shuttle in the United Kingdom (UK) from 1994 to 2020. *Statista* [online]. Statista, Jul 20, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/304968/number-of-passengers-travelling-on-the-eurostar-and-le-shuttle-in-the-united-kingdom/>

Station interchanges: King's Cross Tube Station. *Transport for London* [online]. London: TfL, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/stationsandinterchanges/kingscrossubestation/5553.aspx>

THE WORLD BANK. GDP per capita (current US\$) - European Union: 1970-2022. *The World Bank: Data* [online]. The World Bank Group, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>

ULEZ and LEZ services. *Transport for London* [online]. London: TfL, 2023 [cit. 2023-07-19]. Dostupné z: <https://tfl.gov.uk/modes/driving/lez-lez-services-37309>

VELKÁ BRITÁNIE: DEPARTMENT FOR LEVELLING UP, HOUSING & COMMUNITIES. National Planning Policy Framework. *GOV.UK* [online]. Government Digital Service, 27 March 2012 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/guidance/national-planning-policy-framework>

11. 3. 2. Sekundární zdroje

ADAM KHAN ARCHITECTS. Central Somers Town: Camden, London. *Adam Khan Architects* [online]. [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://adamkhan.co.uk/projects/central-somers-town/>

ADDLEY, Esther a Ruppert NEATE. Boris Johnson's early days as mayor: 'It was total, total chaos'. *The Guardian* [online]. Guardian News & Media Limited, 2023, 16 Jul 2019 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/politics/2019/jul/16/total-chaos-boris-johnson-london-mayor>

BARTHOLOMEW, Emma. Islington Council launches £1.6m We Are Cally project - which could see more 'people-friendly streets'. *Islington Gazette* [online]. Newport, Wales: Newsquest Media Group, 2023, 19th November 2020 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.islingtongazette.co.uk/news/21224635.islington-council-launches-1-6m-cally-project--see-people-friendly-streets/>

BISHOP, Peter a Lesley WILLIAMS. *Planning, Politics and City Making: A Case Study of King's Cross*. London: RIBA Publishing, 2016. ISBN 978-1-85946-635-3.

BERTOLINI, Luca a Tejo SPIT. *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*. New York: E, 1998, xi, 236 p. ISBN 04-192-2760-1.

CARMONA, Matthew, Sarah CARMONA a Wendy CLARKE. *The Value of Good Design* [online]. CABE, 2002 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://matthewcarmonadotcom.files.wordpress.com/2016/12/the-value-of-good-design-copy.pdf>

CENTRAL BEDFORDSHIRE. Housing strategy: Types of affordable housing – tenure types. *Central Bedfordshire* [online]. Central Bedfordshire Council [cit. 2023-07-22]. Dostupné z: https://www.centralbedfordshire.gov.uk/info/74/housing/381/housing_strategy/2

CLARK, Tim. Hadid defends libel action against US publication over Qatar article. *Architects Journal* [online]. 18. 4. 2014 [cit. 2015-07-10]. Dostupné z: <https://www.architectsjournal.co.uk/archive/hadid-defends-libel-action-against-us-publication-over-qatar-article>

Consultation for British Library Extension. *British Library Extension: A Partnership between SMBL and the British Library* [online]. Stanhope Consultation Website [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://blextension.co.uk/>

Cross River Tram, London. *Railway Technology* [online]. Verdict Media Limited, 2023, January 27, 2008 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/projects/crossrivertram/>

DERECKI, Richard. A short history of national government plans for London going wrong. In: *OnLondon: For the Good City* [online]. London, 2018, 21st April 2023 [cit. 2023-07-15]. Dostupné z: <https://www.onlondon.co.uk/richard-derecki-a-short-history-of-national-government-plans-for-london-going-wrong/>

EDWARDS, Michael. King's Cross: the dark side. *Michael Edwards* [online]. 19. 4. 2015 [cit. 2023-08-14]. Dostupné z: <https://michaeledwards.org.uk/2015/04/19/kings-cross-the-dark-side/>

Eurostar: Facial verification system to reduce queues at St Pancras. *BBC News*. [online]. BBC, 18 July 2023. [cit. 2023-08-13]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-66226469>

HAKIMIAN, Rob. Link between HS1 and HS2 is key to switching UK travellers from plane to train. *New Civil Engineer* [online]. emap publishing limited, 2023, 13 May 2022 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.newcivilengineer.com/latest/link-between-hs1-and-hs2-is-key-to-switching-uk-travellers-from-plane-to-train-13-05-2022/>

HATHERLEY, Owen. *Guide to the new ruins of Great Britain*. Paperback ed. New York: Verso, 2011, xxxv, 371 p. ISBN 978-184-4677-009.

High Speed 1 (HS1), United Kingdom. *Railway Technology: The leading site for news and procurement in the railway industry* [online]. Verdict Media Limited, 2023, April 11 2022 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/projects/chunnel/#catfish>

HILLIER, B, L JONES, A PENN, X JIANMING a T GRAJEWSKI. *The architecture of the Maiden Lane Estate: a second opinion* [online]. London: University College London, 1989, 17th January 1989, s. 1-54 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1751/>

HOLMAN, Nancy a Andrew THORNLEY. The reversal of strategic planning in London: the Boris effect with a focus on sustainability. *Observatoire de la société britannique* [online]. **2011**(11), 145-159 [cit. 2023-07-15]. Dostupné z: doi: <https://doi.org/10.4000/osb.1236>

JENKINS, Simon. Concrete bungle: how public fury stopped the 1970s plan to turn London into a motorway. *The Guardian: Planning Policy* [online]. Guardian News & Media Limited, 2023, Tue 22 Oct 2019 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/politics/2019/oct/22/concrete-bungle-how-public-fury-stopped-the-1970s-plan-to-turn-london-into-a-motorway>

JENKINS, Simon. The Mayor's lasting legacy is the capital's changing skyline. *Evening Standard* [online]. The Evening Standard, 15 March 2016 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://www.standard.co.uk/comment/simon-jenkins-the-mayor-s-lasting-legacy-is-the-capital-s-changing-skyline-a3203586.html>

KAPOOR, Nitasha. King's Cross: It's a 'treat space' – somewhere special or a destination. *The Developer* [online]. London: Tweak, 2020, 25/08/19 [cit. 2023-07-23]. Dostupné z: <https://www.thedeveloper.live/places/kings-cross-its-a-treat-space--somewhere-special-or-a-destination>

KINGS PLACE MUSIC FOUNDATION. The Building. *Kings Place* [online]. London: Kings Place Music Foundation, 2023 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.kingsplace.co.uk/about-us/the-building/>

KLEMEK, Christopher. *The Transatlantic Collapse of Urban Renewal: Postwar Urbanism from New York to Berlin*. The University of Chicago Press, 2011. ISBN 978-0-226-44174-0.

NEWLON HOUSING TRUST. Welcome to our consultation website for the Barnsbury Estate Transformation. *BEST Barnsbury Estate Transformation* [online]. London Communications Agency [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://betterbarnsbury.org.uk/>

OSLEY, Richard. A sinister obsession in the Town Hall. *Camden New Journal* [online]. New Journal Enterprises, 2006, 14 December 2006 [cit. 2023-07-16]. Dostupné z: http://www.thecnj.com/camden/121406/news121406_07.html

REGENERIS. The Economic and Social Story of King's Cross: A Final Report by Regeneris Consulting. London: www.regeneris.co.uk, November 2017.

Regent Quarter King's Cross, London, N1. *Endurance Land: A Member of Nan Fung Group* [online]. Endurance Land, 2023 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.enduranceland.com/portfolio/regent-quarter/>

ROWLINSON, Liz. King's Cross: from London backwater to regeneration feat. *The Financial Times* [online]. The Financial Times, 2023, March 13 2020 [cit. 2023-07-19]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/dd8c84b4-54d5-11ea-a1ef-da1721a0541e>

- RYKWERT, Joseph. Property prices are “castrating the whole notion of city life.” Dezeen Limited. *Dezeen*. [online] Dezeen, 24. února 2014, [cit. 2014-07-05] Dostupné z: <http://www.dezeen.com/2014/02/24/joseph-rykwert-interview-riba-gold-medal-2014/>
- SHENKER, Jack. Revealed: The insidious creep of pseudo-public space in London. In: *The Guardian* [online]. London: Guardian News & Media Limited, 2023, Mon 24 Jul 2017 [cit. 2023-07-19]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/cities/2017/jul/24/revealed-pseudo-public-space-pops-london-investigation-map>
- St Pancras* [online]. St Pancras International, 2023 [cit. 2023-08-27]. Dostupné z: <https://stpancras.com/>
- SUDJIC, Deyan. Governing the ungovernable?. In: BARDETT, Ricky, ed. *London: Europe's global city?* [online]. London: LSE Research online, 2005, November 2005 [cit. 2023-07-22]. Dostupné z: http://eprints.lse.ac.uk/33360/1/Burdett_London_2005.pdf
- TALLON, Andrew. *Urban Regeneration in the UK*. Second edition. Oxon: Routledge, 2013. ISBN 0415685036.
- TIMPSON, Trevor. How St Pancras was chosen. *BBC News* [online]. BBC, 14 November 2007 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/7082392.stm
- THAMMARUANGSRI, Khaisri Paksukcharern. *Node and place. A study on the spatial process of railway terminus area redevelopment in central London*. [online] London: 2003. PhD thesis. The Bartlett School of Graduate Studies, University College London. [cit. 2014-03-30] Dostupné z: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/4384/>
- THE ALAN TURING INSTITUTE. About us: The Alan Turing Institute is the national institute for data science and artificial intelligence, with headquarters at the British Library. *The Alan Turing Institute* [online]. London: © The Alan Turing Institute, 2023 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.turing.ac.uk/about-us>
- The Canal Corridor by Townshend Landscape Architects. *Landezine* [online]. Landezine: 2008-2023, 2018 [cit. 2023-08-14]. Dostupné z: <https://landezine-award.com/the-canal-corridor/>
- THE FRANCIS CRICK INSTITUTE. About Us: The Francis Crick Institute is an independent charity, established to be a UK flagship for discovery research in biomedicine. *The Francis Crick Institute* [online]. London: The Francis Crick Institute Limited [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.crick.ac.uk/about-us>
- The Top Business Locations in London. In: *London Office Space* [online]. London Office Space 2000-2023; June 13, 2023 [cit. 2023-08-14]. Dostupné z: <https://www.londonofficespace.com/buzz/top-business-locations-london/>
- TOPHAM, Gwyn. Channel Tunnel rail link sold on to consortium for £3bn. *The Guardian* [online]. Guardian News & Media Limited, 2023, Fri 14 Jul 2017 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/business/2017/jul/14/channel-tunnel-rail-link-sold-on-to-consortium-for-3bn>
- TIMPSON, Trevor. How St Pancras was chosen. In: BBC News. *BBC News* [online] ©2014 BBC News, 2007/11/14, [cit. 2014-03-27] Dostupné z: news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/7082392.stm
- TRANSPORT FOR LONDON a NETWORK RAIL. Current status of the Crossrail 2 proposal. *Crossrail 2: Better journeys for everyone* [online]. Crossrail 2, 2023 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://crossrail2.co.uk/>
- URBAN LAND INSTITUTE. ULI Case Study: King's Cross—London, United Kingdom. *Urban Land Institute*. [online] ©2014, Urban Land Institute. 2014-07-09 [cit. 2014-07-20] Dostupné z: <http://uli.org/case-study/uli-case-study-kings-cross-london-united-kingdom/>
- TOSICS, Iván et al. National spatial planning policies and governance typology: Land use relationships in rural-urban regions. EC, Sixth framework programme, June 2010. Deliverable report 2.2.1. PLUREL U2. Walk On (Liz Friedlander Version). In: *Youtube* [online]. 1. 10. 2020 [cit. 2023-08-13]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=srR1SLoYVLU>
- URBAN LAND INSTITUTE. *ULI Case Studies: King's Cross* [online]. July 2014 [cit. 2014-08-01].

<http://uli.org/case-study/uli-case-study-kings-cross-london-united-kingdom/>

WILES, Coflin. Affordable housing does not mean what you think it means. In: The Guardian. *The Guardian*. [online] © 2014 Guardian News and Media Limited, 3 February 2014, [cit. 2014-08-01] Dostupné z: <http://www.theguardian.com/housing-network/2014/feb/03/affordable-housing-meaning-rent-social-housing>

WILSON, Rob. Raising The Standard: Orms retrofits Camden Council offices into hotel. *Architects Journal: Building study* [online]. EMAP PUBLISHING LIMITED, 2023, 12 September 2019 [cit. 2023-07-20]. Dostupné z: <https://www.architectsjournal.co.uk/buildings/raising-the-standard-orms-retrofits-camden-council-offices-into-hotel>

11. 4. Případová studie Wien Hauptbahnhof

Část práce vychází z dříve publikovaného textu autorky (Čechová, 2021) a z osobních rozhovorů autorky s aktéry projektu Wien Hauptbahnhof (Peller, 2016; Weitschacher, 2016; Hrnec, 2016; Denk, 2016)

11. 4. 1. Primární zdroje

Aufgabenstellung Stadtteil Wien Südbahnhof. Wien: Architektur wettbewerbe AT, 2004.

BÖNSCH, Roman. *Hauptbahnhof Wien. Die Veränderung eines Stadtteils 2009-2014*. Basel: Birkhäuser, 2015. ISBN 978-3-99043-661-5

BÖNSCH, Roman. *Wien Südbahnhof. Bestand und Abbruch. 2007 – 2010*. Wien, New York: Springer, 2011. ISBN 978-3709108376

DENK, Franz. Blocksanierungsstudie Sonnwendviertel 110 Wien: Chancen und Potenziale. Im Auftrag des wohnfonds_wien, Juli 2014.

DENK, Franz. Rozhovor. Blocksanierung Sonnwendviertel, Kooperativiers Verfahren LaHZZP [záznama na diktafon, mp3]. Vídeň, 25. 2. 2016.

ENGEL, Judith. Wien Hauptbahnhof – Mehr als ein Bahnhof. In: *Beton- und Stahlbetonbau*. 107 (2012), Heft 6

ENGEL, Judit, Bahn-Infrastruktur. In: *Hauptbahnhof Wien. Die Veränderung eines Stadtteils 2009-2014*. Basel: Birkhäuser, 2015. ISBN 978-3-99043-661-5

EUROPEAN COMMISSION a DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT. Trans-European Transport Network (TEN-T). *European Commission: Mobility and Transport* [online]. Directorate-General for Mobility and Transport [cit. 2023-07-26]. Dostupné z: <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t-en>

Expertenverfahren Masterplan Stadtteil Wien Südbahnhof – Stufe 2: Niederschrift über die Jursitzung vom 8. / 9. Juli 2004. Wien, 2004.

GABLER, Georg. *Projektentwicklung Wien Hauptbahnhof. Eine gewinnbringende Symbiose*. 2. PM-Bau Symposium, Tagungsband, 2007. pp. 66-77.

GAWC. *The World According to GaWC 2020* [online]. Globalization and World Cities Research Network, 2020 [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/>

GEBIETSBETREUUNGEN STADTERNEUERUNG (GB*) 1. Erfolgsmodell für Wien: Sanfte Stadterneuerung. *Gebietsbetreuungen Stadterneuerung (GB*): Für die Stadt Wien* [online]. Wien [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://www.gbster.at/themen-projekte/sanfte-stadterneuerung/sanfte-stadterneuerung/>

GEBIETSBETREUUNGEN STADTERNEUERUNG (GB*) 2. Stadterneuerungsoffensive WieNeu+: Klima- und zukunftsfit im Grätzl. *Gebietsbetreuungen Stadterneuerung (GB*): Für die Stadt Wien* [online].

- Wien [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/sanfte-stadterneuerung/sanfte-stadterneuerung/>
- GRÖBLACHER, Hannes a Gudrun PELLER. *Freiraumanalyse Sonnwendviertel Bestand: Zusammenwachsen über den öffentlichen Raum*. GB*10 Gebietsbetreuung Stadterneuerung, 12/2012.
- HARTIG, Karl-Johann. *Projektmanagement in der Praxis: Das Projekt Hauptbahnhof Wien* [online]. Wien, 2015 [cit. 2023-08-05]. Dostupné z: <https://docplayer.org/33907050-Projektmanagement-in-der-praxis-das-projekt-hauptbahnhof-wien-dr-karl-johann-hartig.html>
- HOERBST, Kurt. *Sonnwendviertel – Plätze und Wege: Photography. Kurt Hoerbst Photography* [online]. Kurt Hoerbst, 2021 [cit. 2023-08-21]. Dostupné z: <https://architektur.hoerbst.com/projekt/sonnwendviertel-plaetze-und-wege/>
- HOTZ, Theo. *Hauptbahnhof Wien, Österreich. Theo hotz partner architekten* [online]. Theo Hotz Partner AG [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://www.theohotz.ch/projekte.html#Projekte/detail/detail>
- HRNCIR, Christoph. *Rozhovor. Stadt Wien - MA21, Stadtteilplanung* [záznama na diktafon, mp3]. Vídeň, 24. 2. 2016.
- HRNCIR, Christoph. *Vienna Main Station. More than just a railway station* [přednáška]. In: *Rozvoj Brna: zahraniční zkušenosti s plánováním a výstavbou nových čtvrtí. Odborný seminář a panelová diskuse* [online]. Brno: Kancelář architekta města Brna, 3. 10. 2018 [cit. 2022-09-04]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=RlpkvwsjNEw>.
- KLOTZ, Arnold. *Bahnhof Wien - Europa Mitte als zentrales Infrastrukturprojekt Wiens. Wettbewerbe: Architekturjournal*. Wien, 2005, **29**(243/244), 33-67. ISSN 1015-4477.
- KHOMENKO, Sasha, Mark NIEUWENHUIJSEN, Albert AMBRÒS, Sandra WEGENER a Natalie MUELLER. *Is a liveable city a healthy city? Health impacts of urban and transport planning in Vienna, Austria. Environmental Research* [online]. 2020, **183** [cit. 2023-08-21]. ISSN 00139351. Dostupné z: doi:10.1016/j.envres.2020.109238
- KÖR - KUNST IM ÖFFENTLICHEN RAUM WIEN. *Fokus Favoriten. KÖR Kunst im öffentlichen Raum Wien* [online]. Wien: unst im öffentlichen Raum Wien [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://www.koer.or.at/projekte/fokus-favoriten/>
- LEEB, Franziska. *Architektur. In: Hauptbahnhof Wien. Die Veränderung eines Stadtteils 2009-2014*. Basel: Birkhäuser, 2015. p. 36. ISBN 978-3-99043-661-5
- MERCER. *Quality of living city ranking. Mercer* [online]. Mercer, 2023, 2019 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>
- MERCER. *Cost of Living City Ranking 2023. Mercer* [online]. Mercer, 2023 [cit. 2023-07-21]. Dostupné z: https://www.mercer.com/insights/total-rewards/talent-mobility-insights/cost-of-living/#mktoForm_70946
- ÖBB: *Station Südtiroler Platz – Wien Hauptbahnhof*. [24.5.2016] dostupné online: http://wienhauptbahnhof.oebb.at/de/Bau/Baustellen_im_Projektgebiet/Station_Suedtiroler_Platz/index.jsp
- ÖBB IMMOBILIEN. *Expertenverfahren BahnhofCity Wien Hauptbahnhof: Aufgabenstellung*. Wien, 2007.
- ÖBB. *Wien Hauptbahnhof; Vorüberlegungen*. [online] ÖBB, 2014 [cit. 2014-02-04]. Dostupné z: <http://wien-hauptbahnhof.oebb.at/de/Planungen/Zeitplan/Voruebeerlegungen/index.jsp>
- ÖBB IMMOBILIEN. *Leistungen. ÖBB Immobilien* [online]. ÖBB, 2023a [cit. 2023-07-26]. Dostupné z: <https://immobilien.oebb.at/de/leistungen>
- ÖBB IMMOBILIEN. *Wien Neues Landgut*. [online]. ÖBB, 2023b [cit. 2023-07-26]. Dostupné z: <https://immobilien.oebb.at/de/projekte/liegenschaftsentwicklung/wien-neues-landgut>
- ÖBB INFRASTRUKTUR. *Die "neue" Verbindungsbahn: Wien Hütteldorf - Wien Meidling. ÖBB Infrastruktur* [online]. 2022a, Mai 2022 [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum->

[wien/attraktivierung-verbindingsbahn/rund-um-die-planung/printproduktionen-attraktivierung-verbindingsbahn/dokument?datei=Folder+Verbindungsbahn++2.5.2022.pdf](https://www.wien.at/attraktivierung-verbindingsbahn/rund-um-die-planung/printproduktionen-attraktivierung-verbindingsbahn/dokument?datei=Folder+Verbindungsbahn++2.5.2022.pdf)

ÖBB INFRASTRUKTUR. Infra 2022: Zahlen, Daten, Fakten. *ÖBB Infra* [online]. Wien, 2022b [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/zahlen-daten-fakten/oebb-infra-zahlen-daten-fakten-folder-2022.pdf>

ÖBB a Robert PRINZ. *Zielnetz 2025+* [online]. September 2011 [cit. 2023-07-26]. Dostupné z: <https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz/dokument?datei=Zielnetz+2025+Ergebnisbericht.pdf>

ÖBB. Werte bewegen: Zahlen, Daten, Fakten. *ÖBB kompakt*, 2018/2019.

PELLER, Gudrun. *Rozhovor. GB*, Stadtteilmanagement Sonnwendviertel* [záznama na diktafon, mp3]. Vídeň, 18. 2. 2016.

Parken in Österreich [online]. [cit. 2023-08-17]. Dostupné z: <https://www.parken.at/garage/5920/garage-quartier-belvedere-central->

PLANK, Leonhard, Antonia SCHNEIDER a Justin KADI. *Wohnbauboom in Wien 2018-2021: Preise, Käufer:innen und Leerstände in der Wohnbauproduktion* [online]. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Juni 2022 [cit. 2023-07-28]. ISBN 978-3-7063-0923-3. Dostupné z: https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/meinestadt/wohnen/Studie_Wohnbauboom_Wien_2018-2021.pdf

RHOMBERG, Kathrin a Pierre BAL-BLANC. *Der Canaletto Blick Guide: Kunst am Bau Este Campus Wien* [online]. Erste Group Bank, 2017 [cit. 2022-07-19]. Dostupné z: <https://www.erstegroup.com/de/ueber-uns/erste-campus>

Quartier Belvedere: Top Location Next to City Center with all the Advantages of an Ultra-Modern Office Park [online]. Wien: Your Office, 2023 [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://www.youroffice.at/en/locations/quartier-belvedere-central/>

SCHERER. Endstation Beton. *Wien Schauen* [online]. Wien Schauen, 20. November, 2019; 2018–2023 [cit. 2023-08-20]. Dostupné z: <https://www.wienschauen.at/endstation-beton-wiener-hauptbahnhof/>

SCHWAB, Andreas. Der lange Weg zum Hauptbahnhof und „seinem“ Stadtteil. In: *Blog Stadtentwicklung: Ein Service der Stadt Wien* [online]. Stadt Wien, 7. Oktober 2022 [cit. 2023-08-20]. Dostupné z: <https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/hauptbahnhof/>

Stadtplan Wien [online]. Wien: Stadt Wien [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>

STADT WIEN - STEK MA 21. 10., Neues Landgut: Städtebauliches Leitbild. *Stadtplanung Wien: Stadtentwicklungsgebiet „Neues Landgut“* [online]. Stadt Wien, 26. 02. 2019 [cit. 2023-07-26]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/neues-landgut/pdf/stek-neues-landgut.pdf>

STADT WIEN. Sonnwendviertel. *Stadt Wien: Stadtplanung Wien. 1* [online]. Wien [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/sonnwendviertel>

STADT WIEN. Magistratsabteilungen. *Stadt Wien. 2* [online]. Wien [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma.html>

STADT WIEN. Südtiroler Platz - Neugestaltung. *Stadt Wien. 3* [online]. Stadt Wien [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/suedtiroler-platz.html>

STADT WIEN. Stadtplan: Wien Kulturgut. *Stadt Wien. 4* [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>

STADT WIEN. Stadtplan: Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. *Stadt Wien. 5* [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

STADT WIEN. Reumannplatz. *Stadt Wien. 6* [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/reumannplatz.html>

STADT WIEN. Kunst am Bau: Über 50-jähriges Mosaik von Rudolf Hausner am Hauptbahnhof präsentiert. *Stadt Wien*. 7 [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://presse.wien.gv.at/2013/10/16/kunst-am-bau-ueber-50-jaehriges-mosaik-von-rudolf-hausner-am-hauptbahnhof-praesentiert>

STADT WIEN. Leitbild 2014 - Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof. *Stadt Wien*. 8 [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordbahnhof-leitbild-2014#>

STADT WIEN. Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof. *Stadt Wien*. 9 [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof>

STADT WIEN. Bildungscampus Sonnwendviertel. *Stadt Wien*. 10 [online]. Stadt Wien [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentliche-bauten/schulbauten/bildungscampus-sonnwendviertel.html>

STADT WIEN. Vienna in Figures 2022: Statistics. In: *Stadt Wien* [online]. Stadt Wien, August 2022 [cit. 2023-08-15]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/viennainfigures-2022.pdf>

STADT WIEN. Ludwig/Kaindl: Begrüßung der ersten BewohnerInnen im Sonnwendviertel. *Presse Service: Rathauskorrespondenz* [online]. Stadt Wien, 2013, 11.09.2013 [cit. 2023-07-29]. Dostupné z: <https://presse.wien.gv.at/2013/09/11/ludwig-kaindl-begruessung-der-ersten-bewohnerinnen-im-sonnwendviertel>

STADT WIEN, Ramon BAUER a Klemens HIMPELE. Auf dem Weg zurück zur Zwei-Millionen-Stadt: die Entwicklung der Wiener Bevölkerung. *Wien1x1.at. - Die Stadt: Einfach erklärt* [online]. Wien: Stadt Wien, 21. März 2019 [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://wien1x1.at/bev-entwicklung-1/>

STADT WIEN, MD-STADTBAUDIREKTION. Richtlinien für eine umweltfreundliche Baustellenabwicklung - RUMBA: Leitfaden Teil 2: Maßnahmen und Aktivitäten nach Baustellentypen [online]. Wien: Stadt Wien, 2004 [cit. 2023-08-21]. Dostupné z: https://ecology.at/files/pr240_2.pdf

STADT WIEN - MOBILITÄTSFONDS. Förderprogramm für nachhaltige Mobilitätsprojekte im Sonnwendviertel Ost. *Stadt Wien* [online]. [cit. 2023-08-17]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/verkehr/mobilitaetsfonds/foerderung-sonnwendviertel.html#download>

STADT WIEN, MA 18 a Georg KOTYZA. *Stadtentwicklungsplan für Wien 1984* [online]. Wien: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 1985 [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b004541.html>

STADT WIEN a MA 18. *Werkstattberichte: Praxisbuch Partizipation* [online]. Wien: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2012 [cit. 2023-08-06]. ISBN 978-3-902576-64-4. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/partizipation/praxisbuch.html>

STADT WIEN, MA 18 a Christoph SCHUSTER. *Stadt der Zukunft über partizipatives Bauen: Dokumentation einer Gesprächsreihe* [online]. Wien: Stadt Wien, 2017 [cit. 2023-07-25]. ISBN 978-3-903003-37-8. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008510.html>

STADT WIEN - SUCHTHILFE WIEN. Sam (sozial sicher aktiv mobil). *Suchthilfe Wien: Für die Stadt Wien* [online]. [cit. 2023-08-20]. Dostupné z: <https://www.suchthilfe.wien/2/sam-sozial-sicher-aktiv-mobil/#>

Masterplan Verkehr Wien 2003: Kurzfassung [online]. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, 2003 [cit. 2023-07-25]. ISBN 3-902015-57-8. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007495.pdf>

STADT WIEN - WIENER WOHNEN. Geschichte des Wiener Gemeindebaus. *Stadt Wien: Wiener Wohnen* [online]. Wien [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/geschichte.html>

STADT WIEN – WOHNSERVICE WIEN. Studie belegt hohe Wohnzufriedenheit im Sonnwendviertel. *Stadt Wien: Wohnservice Wien* [online]. Wien, 28. 10. 2016 [cit. 2023-07-25]. Dostupné z: <https://wohnservice-wien.at/aktuelles/aktuelles-detail/studie-belegt-hohe-wohnezufriedenheit-im-sonnwendviertel>

STADTENTWICKLUNG WIEN MA 18 a Michael ROSENBERGER. *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien: Kurzfassung* [online]. Wien: Wien Voraus, 2014 [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/kurzfassung/>

STADTENTWICKLUNG WIEN MA 18 a Kurt MITTRINGER. *STEP 05: Stadtentwicklung Wien 2005*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, 2005. ISBN 3-902015-85-3.

STADT WIEN - WIENER STADTGÄRTEN. Helmut-Zilk-Park. *Stadt Wien* [online]. [cit. 2023-08-16]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/helmut-zilk-park.html>

STADT WIEN a MA 21. Masterplan für eine partizipative Stadtentwicklung: Frühzeitiges Beteiligen der Bevölkerung an städtebaulichen Planungs- und Widmungsprozessen [online]. Wien: Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung, 2017 [cit. 2023-08-06]. Dostupné z: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/partizipation/masterplan/>

The Icon Vienna: Das neue Zentrum nahe dem Wiener Stadtzentrum [online]. Pimco Prime Real Estate [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://www.the-icon-vienna.com/lage/>

THE WORLD BANK. GDP per capita (current US\$) - European Union: 1970-2022. *The World Bank: Data* [online]. The World Bank Group, 2023 [cit. 2023-08-12]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EU>

U-Bahn-Ausbau U2 und U5. *Wien.at* [online]. Magistrat der Stadt Wien [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20160819124357/https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/u2u5/index.html>

UNESCO. Historic Centre of Vienna inscribed on List of World Heritage in Danger. *Unesco* [online]. 2023, 6 July 2017 [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://www.unesco.org/en/articles/historic-centre-vienna-inscribed-list-world-heritage-danger>

VERWIEBE, Roland, TROGER, Tobias a Bernhard RIEDERER. Lebensqualität in Wien 1995-2013. Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung II. In: *Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung* (ed): *Werkstattbericht 147*. Wien, 2014.

VIENNA AIRPORT. Anreise & Parken. *Vienna Airport* [online]. Vienna Airport, 2023 [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://www.viennaairport.com/passagiere/anreise-parken>

WEITSCHACHER, Horst. Rozhovor. Wirtschaftskammer Wien - Abteilung für Stadtplanung und Verkehrspolitik [záznama na diktafon, mp3]. Vídeň, 19. 2. 2016.

WIEN3420 ASPERN DEVELOPMENT AG. Living in Vienna + Working in Europe: Die Seestadt Wiens. *Aspern Seestadt* [online]. wien3420 aspern development, June 2023 [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/202306_Factsheet_EN.pdf

WIENER LINIEN. Wiener Linien ziehen positive Bilanz zu Öffi-Jahr 2021: Jahresrückblick 2021. *Wiener Linien* [online]. Wien, 03. März 2023 [cit. 2023-07-26]. Dostupné z: <https://www.wienerlinien.at/jahresr%C3%BCckblick-2021>

WIMMER, Jörg. Produktion inklusiver Konsumräume: die Solidarnutzung sowie weitere Methoden und Instrumente am Beispiel eines Entwicklungsgebiets in Wien-Favoriten. Wien, 2015. Thesis - Diploma Thesis. Technische Universität Wien. Vedoucí práce Knierbein, Sabine; Tomaselli, Markus.WERNER, Rudolf. Verkehrstation. In: *Hauptbahnhof Wien. Die Veränderung eines Stadtteils 2009-2014*. Basel: Birkhäuser, 2015. ISBN 978-3-99043-661-5

WOHNFONDS WIEN. *Sonnwendviertel: Gefördert wohnen in einem neuen Stadtquartier* [online]. August 2017 [cit. 2023-08-17]. Dostupné z: https://www.iba-wien.at/fileadmin/user_upload/documents/003_IBA_Projekte_u_Gebiete/02_Quartiere/Quartiershauser_Sonnwendviertel/Broschuere_wohnfonds_Sonnwendviertel.pdf

WKO WIEN - WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN. WK Wien initiiert Urbanitätsoffensive beim Hauptbahnhof. *WKO Wien - Wirtschaftskammer Wien* [online] 5. 5. 2014 [cit. 2023-08-16]. Dostupné z: https://news.wko.at/news/wien/20140505_Urbanitaetsoffensive_Hauptbahnhof.pdf

WKO WIEN - WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN. Masterplan zur Urbanitätsoffensive Wien. In: *WKO Wien Wirtschaftskammer Wien* [online]. 25. 4. 2013 [cit. 2023-08-16]. Dostupné z: <http://tk22.wko.tv/play.aspx?c=3078>

ZEDDEL, Sebastian. *Accessibility Matters: Socio-Spatial Effects of Inner and Peripheral Development*. Wien, 2015. Master Thesis. Vienna University of Technology, Department of Spatial Planning. Vedoucí práce Claudia Yamu.

11. 4. 2. Sekundární zdroje

APA. ÖBB: 102,5 Millionen Euro Gewinn und mehr Fahrgäste. *Die Presse* [online]. Die Presse, 2016, 25. 04. 2014 [cit. 2016-02-22]. Dostupné z: http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/1598367/OBB_1025-Millionen-Euro-Gewinn-und-mehr-Fahrgaeste?_vl_backlink=/home/index.do

CSENDES, Peter a Ferdinand OPLL. Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis Gegenwart. Wien: Böhlau, 2006.

ČECHOVÁ, Kateřina. Nesamozřejmý zázrak: Střízlivý vhled do historie a současnosti vídeňského bydlení. *Era 21: O architektuře víc!*. Brno: Era media, 2021, **21**(124), 45-49. ISSN 1213-6212.

DANGSCHAT, J a A HAMEDINGER. Planning Culture in Austria - The Case of Vienna, the Unlike City. In J. Knieling & F. Othengrafen (Eds.), *Planning Cultures in Europe* (pp. 95–112). Ashgate, 2009.

DER STANDARD - REDAKTION. Neue Ausschreibung erst nach dem Sommer. *Der Standard* [online]. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., 2015, 25. April 2008 [cit. 2016-02-22]. Dostupné z: <https://www.derstandard.at/story/3315943/neue-ausschreibung-erst-nach-dem-sommer>

DER STANDART - REDAKTION. Auf dem "Peplemover" zum Zentralbahnhof. *Der Standard* [online]. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., 2015, 6. September 2005 [cit. 2016-02-22]. Dostupné z: <https://www.derstandard.at/story/2126011/auf-dem-peplemover-zum-zentralbahnhof>

DER STANDART - REDAKTION. Bahnhof "Balkan West": Konsequent werden immer wieder U-Bahnen an wichtigen Bahnknoten vorbeiplant. *Der Standard* [online]. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., 7. Oktober 2004 [cit. 2023-07-27]. Dostupné z: <https://www.derstandard.at/story/1743914/kommentar-bahnhof-balkan-west>

EIGNER, Peter. Draußen vor der Stadt: Wirtschaftshistoriker Peter Eigner zur Geschichte der Wiener Logistik. *Newsletter 42: Nord- / Nordwest- / Hauptbahnhof / Neues Landgut*. Stadt Wien – PWB Projektleitung Wien Bahnareale, 2019, (42), s. 10-12.

FEUERSTEIN, Christiane a Angelika FITZ. Wann began temporär? Frühe Stadtinterventionen und sanfte Stadterneuerung in Wien. Springer-Verlag, Wien 2009.

HUBER, Michael. Kunst am Bahnhof: Monumental wird marginal. *Kurier* [online]. k-digital Medien GmbH & Co, 24. 04. 2015 [cit. 2023-07-28]. Dostupné z: <https://kurier.at/kultur/kunst-am-bahnhof-monumental-wird-marginal/126.210.654>

GRUBER, Stefan. Vienna: Slow Capital? In: Igor KOVAČEVIČ, ed. *Urbanity – twenty years later*. Praha: CCEA, 2010. pp. 166-173 ISBN 978-80-254-8170-7.

ITZINGER, Manfred. *Stadtraum Hauptbahnhof* [online]. 2008–2022 [cit. 2023-08-16]. Dostupné z: <https://schaffnerin.wordpress.com/>

JUDT, Tony. *Poválečná Evropa. Dějiny od roku 1945*. Slovart, 2007. ISBN: 978-80-7391-025-9

KERN, Maria. Karl Hartig: "Schlaflose Nächte gibt es immer wieder." *Kurier* [online]. k-digital Medien GmbH & Co [cit. 2023-08-06]. Dostupné z: <https://kurier.at/chronik/wien/oebb-projektleiter-karl-hartig-ueber-den-hauptbahnhof-schlaflose-naechte-gibt-es-immer-wieder/94.696.520>

KOMENDANTOVA, Nadejda a Wolfgang AMANN. *Participatory Approaches in Urban Development in Vienna and Austria* [online]. IIBW – Institute for Real Estate, Construction and Housing [cit. 2023-08-06]. Dostupné z: <https://helision.com/documents/ParticipatoryApproatcesinUrbanDevelopmentinViennaand-Austria.pdf>

LANDA, Filip a Zuzana MORÁVKOVÁ: Základem úspěchu byl jednoduchý plán. Rozhovor Filipa Landy a Zuzany Morávkové s Andreasem Schwabem. In: *Era 21: O architektuře víc!*. Brno: Era media, 2015, **15**(05), 24-26. ISSN 1213-6212.

NEWMAN, P a THORNLEY, A. *Urban Planning in Europe: International Competition, National Systems and Planning Projects*. London, Routledge, 1996. ISBN 9780415111799.

- ORTNER, Christoph. Die Donauraumplanungen in Wien nach 1945: Eine vertiefende Erschließung der Aktenbestände im Wiener Stadt- und Landesarchiv. Wien, 2018. Magisterská práce. Universität Wien. Geschichtsforschung. Vedoucí práce Heinrich Berg.
- PWB – Projektleitung Wien Bahnareale. Gelungener Start: Helmut-Zilk-Park eröffnet. *Newsletter 30: Nord- / Nordwest- / Hauptbahnhof / Neues Landgut*. Stadt Wien – PWB Projektleitung Wien Bahnareale, 2016, (30), s. 5.
- PWB – Projektleitung Wien Bahnareale. Hauptbahnhof feiert 5-Jahre-Jubiläum. *Newsletter 42: Nord- / Nordwest- / Hauptbahnhof / Neues Landgut*. Stadt Wien – PWB Projektleitung Wien Bahnareale, 2019, (42), s. 17.
- PWB – Projektleitung Wien Bahnareale. Baustellenübersicht Quartier Belvedere, Sonnwendviertel. *Newsletter 43: Nord- / Nordwest- / Hauptbahnhof / Neues Landgut*. Stadt Wien – PWB Projektleitung Wien Bahnareale, 2020, (43), s. 15.
- SEISS, Reinhard. Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989. Salzburg: Anton Pustet, 2013.
- SEISS, Reinhardt. Bahnhof sucht Stadt. *Spectrum* [online]. Next room, 11. Dezember 2015 [cit. 2023-08-19]. Dostupné z: <https://www.nextroom.at/article.php?id=40388>
- SKOPALIK, Walter. Neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung Wiens. In: Einheit der Vielfalt: Josef Bandion - Magistratsdirektor von Wien Festschrift zum 60. Geburtstag. Wien, 1990.
- STEJSKALOVÁ, Lucie. 1234. Městské strategie, atraktivita a kvalita života. *Era 21: O architektuře víc!*. Brno: Era media, 2014, **14**(02), 20-23. ISSN 1213-6212.
- STIMMER, Kurt a Gotfried PIRHOFER. Pläne für Wien: Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. Stadtentwicklung Wien 2007.
- TABOR, Jan. In den letzten Zügen. *Wochenzeitung Falter*. Wien, 9. Dezember 2009, (50), s. 42.
- TINSOBIN, Eva. Kein Platz für Räder vor dem neuen Hauptbahnhof. *Der Standard* [online]. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., 29. Jänner 2012 [cit. 2016-02-22]. Dostupné z: <https://www.derstandard.at/story/1326503955407/zukunft-urbanen-radels-kein-platz-fuer-raeder-vor-dem-neuen-hauptbahnhof>
- TEMEL, Robert. Evaluierung der kooperativen Verfahren. In: *Werkstattberichte Nr. 142*, Stadtentwicklung Wien, 2014. ISBN 9783902576873.
- TEMEL, Robert, KORAB, Robert, NEISEN, Andreas a Gregor WILTSCHKO. Grundlagen für kooperative Planungsverfahren. In: *Werkstattberichte Nr. 149*, Stadtentwicklung Wien, 2015. ISBN 9783903003002.
- TEMEL, Robert. *Ein Stück Stadt bauen: Leben am Helmut-Zilk-Park Wien-Favoriten*. Stadt Wien, MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung, [2019]. ISBN 978-3-903003-49-1.
- TOSICS, Iván a kol. National spatial planning policies and governance typology: Land use relationships in rural-urban regions. EC, Sixth framework programme, June 2010. Deliverable report 2.2.1. PLUREL
- VORRATH, Erich. *Wien auf Schiene: Bahnhöfe 1837-2015*. Wien: Gerold, 2010, 144 p. ISBN 978-395-0263-138.
- Wien Museum bleibt am Karlsplatz. In: *Wien ORF.at* [online]. Wien, 12. 11. 2013 [cit. 2023-08-22]. Dostupné z: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2614182/>
- Wiens größte Kühlanlage beim Hauptbahnhof. In: *Wien ORF.at* [online]. Wien, 19. 5. 2014 [cit. 2023-08-17]. Dostupné z: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2646952/>
- WINTERER, Matthias. Eine Insel in Favoriten: Grätzel-Reportage. *Wiener Zeitung* [online]. Wien: Wiener Zeitung, 28. 9. 2015 [cit. 2016-08-06]. Dostupné z: https://www.tagblatt-wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/777078_Eine-Insel-in-Favoriten.html

11. 5. Seznamy

11. 5. 1. Seznam ilustrací

- Obr. 1. *Současná Města na kolejích*. Zdroj: autorka.
- Obr. 2. *Vztahy mezi různými druhy velkých urbanistických projektů tak, jak jsou reflektovány v odborné literatuře: Černá linka: odborná literatura, využitá v této práci; šedá linka: další druhy velkých urbanistických projektů; černá přerušovaná linka: CTSADP projekty, jež jsou předmětem této práce a nemají vlastní okruh odborné literatury*
- Obr. 3. *Model uzlu a místa*. Zdroj: Bertolini, 1999, s. 202.
- Obr. 4: *Postup návrhu teoretického rámce*, zdroj: autorka
- Obr. 5: *Města na kolejích - k nové typologii*
- Obr. 6. *Plánovací trojúhelník dle Bertoliniho a Spita*, zdroj: Bertolini a Spit, 1998.
- Obr. 7: *Návrh teoretického rámce – vizualizace*
- Obr. 8: *Širší okolí řešeného území King's Cross*
- Obr. 9. *Křivka počtu obyvatel Londýna*. Zdroj: London Plan (2004)
- Obr. 10. *Trend ve vývoji počtu pracovních míst a změny ve struktuře zaměstnanosti Londýna*. Zdroj: London Plan (2004)
- Obr. 11: *Stav území na přelomu 19. a 20. století, zaznamenaný v sociálním výzkumu Charlese Bootha*. Zdroj: London School of Economics, 2016.
- Obr. 12: *Stav území po zahájení přestavby obou nádraží, cca 2001*. Zdroj: Argent, 2014.
- Obr. 13: *Space syntaxová analýza itnegrace uliční sítě v okolí nádraží King's Cross a St Pancras, před realizací developmentu*. Zdroj: Thammaruangsi, 2003.
- Obr. 14: *Projekty zástavby King's Cross z konce 80. let; SOM (vlevo) a Foster and Partners (vpravo)*. Zdroj: Bishop a Williams, 2016.
- Obr. 15. *Schémata dokumentující proces návrhu masterplanu King's Cross*. Zdroj.: Allies a Haigh, 2014.
- Obr. 16: *Výkres hlavních vstupů a pohybu, dokumentace projektu k plánovacímu povolení*. Zdroj: Argent (King's Cross), LCR a Excel, 2005.
- Obr. 17: *Postup výstavby v území King's Cross*, zdroj: Autorka na podkladu mapy KCCLP, 2015.
- Obr. 18. *Vedení CTRL neboli High Speed 1*. Zdroj: High Speed 1, 2022.
- Obr. 19. *Nádraží St Pancras – 1NP (nahore) a 2NP (dole)*. Zdroj: London St Pancras International, nedatováno.
- Obr. 20. *Podzemní přestupní prostory stanice metra King's Cross St Pancras*. Zdroj: Station interchanges, 2023.
- Obr. 21: *Hlavní veřejná prostranství v okolí obou nádraží, zhora: průčelí nádraží King's Cross a St Pancras do Euston Road, Battle Bridge Place, Western Concourse*. Zdroj: KCCLP, 2014.
- Obr. 22: *Promenáda podél Regent's Canal, zhora: v místě Coal Drops Yard, u Canal Side Steps a podél Wharf Road Gardens*. Zdroj: The Canal Corridor..., 2018.
- Obr. 23: *Další místa, zhora: St Pancras Square, střední část území (Goods Yard), Gasometer park*. Zdroj: KCCLP, 2014.
- Obr. 24: *Rozložení funkcí v území, předpokládaný budoucí stav z roku 2015*. Zdroj: KCCLP, 2015 a autorka.
- Obr. 25: *Historické prvky území King's Cross*, Zdroj: Autorka na podkladu mapy KCCLP, 2015.
- Obr. 26: *Širší okolí řešeného území Wien Hauptbahnhof*
- Obr. 27: *Vývoj počtu obyvatel Vídně do roku 2018*. Zdroj: Stadt Wien, Bauer a Himpele, 2019.
- Obr. 28: *Pozice Vídně před roku 1989: periferie západní Evropy; Pozice Vídně po roce 2004: centrum regionu země po rozšíření EU*. Zdroj: autorka
- Obr. 29: *Území budoucího hlavního nádraží na mapě z roku 1887*. Zdroj: Stadt Wien 4, nedatováno.
- Obr. 30: *Nádraží Südbahnhof před rokem 2008. Shora: pohled ze Sonnwendgasse, pohled z Arsenalstraße, odjezdová hala nádraží Südbahnhof*. Zdroj: Bönsch, 2011.
- Obr. 31: *Návrh týmu pod vedením architekta Ernsta Hoffmanna v rámci studie EWIIWA, 2000*. Zdroj: Aufgabestellung, 2004

Obr. 32: Vítězný návrh architekta Theo Hotze ze soutěže v roce 1995. Zdroj: *Aufgabestellung*, 2004

Obr. 33: Masterplan pro území Wien Hauptbahnhof, verze P, červenec 2013; zdroj: ÖBB, 2014.

Obr. 34: Masterplan Bahnhof Wien - Europa Mitte, architekti Hotz/Hoffmann a Wimmer, 2004. Zdroj: Klotz, 2005

Obr. 35: Plán využití území - *Flächenwidmungsplan*, detail. Zdroj: *Stadt Wien 5*, nedatováno.

Obr. 36: Regulační zastavovací plán - *Bebauungsplan*, detail. Zdroj: *Stadt Wien 5*, nedatováno.

Obr. 37: Vývoj území vídeňského hlavního nádraží a okolí. Zdroj: autorka na podkladu *Stadt Wien 4*, nedatováno.

Obr. 38: Vídeňská křižovatka vysokorychlostních tratí tak, jak byly definovány v koncepci TEN-T v roce 2005. Zdroj: ÖBB

Obr. 39: Výškové uspořádání původní železniční stanice Südbahnhof a přestupní stanice Südtirolerplatz. Zdroj: *Aufgabestellung Expertenverfahren*, 2004.

Obr. 40: S-Bahn a U-Bahn – přímá dostupnost z Hlavního nádraží; stav k roku 2018. Zdroj: wikipedia, úpravy autorka

Obr. 41: Spojení mezi novým Hlavním nádražím a stanicí veřejné dopravy Südtirolerplatz (nyní Hauptbahnhof). Zdroj: Hartig, 2015.

Obr. 42: Sonnwendviertel, shora: příčná ulice před nástupem na Arsenalsteg, lokalita LaHZZ; vnitřní prostor vzdělávacího kampusu; Helmut-Zilk-Park. Zdroj: Hoerbst, 2021.

Obr. 43: Shora: Hlavní nádraží, shora: pohled od jihu The Icon Vienna v pozadí; odjezdová hala; hlavní vstup od Südtiroler Platz. Zdroj: ÖBB, 2014.

Obr. 44: Quartier Belvedere, shora: pohled od jihu; The Icon Vienna s vedlejším vstupem na nádraží; jižní předprostor nádraží. Zdroje: *Wiener Linien*, 2023; *The Icon Vienna*, nedatováno; autorka

Obr. 45: Pohled na novou čtvrť při Hlavním nádraží. Zdroj: *Stadtentwicklung Wien a MA18*, Rosenberger, 2014

Obr. 46: Katastrální mapa – aktuální parcelace. Zdroj: *Stadt Wien 5*, nedatováno.

Obr. 47: Porovnání uliční struktury před a po výstavbě Hlavního nádraží, *Choice R1200 Greater Vienna 2012 a 2014*. Zdroj: Zeddel, 2015, s. 50.

Obr. 48: *Neues Landgut*, Masterplan z roku 2018, zdroj: *Stadt Wien – STEK MA 21*, 2019

Obr. 49: Funkční a prostorová analýza Wien Hauptbahnhof - indikace bloků. Zdroj: autorka

Obr. 50: Harmonogram dějů a procesů - grafické schéma. Zdroj: autorka

11. 5. 2. Seznam tabulek

Tab. 1: Podíly jednotlivých funkcí dle plánovacího povolení a nyní, zdroje: 1) *Argent King's Cross Ltd*, 2005 a 2) *KCCLP*, 2021.

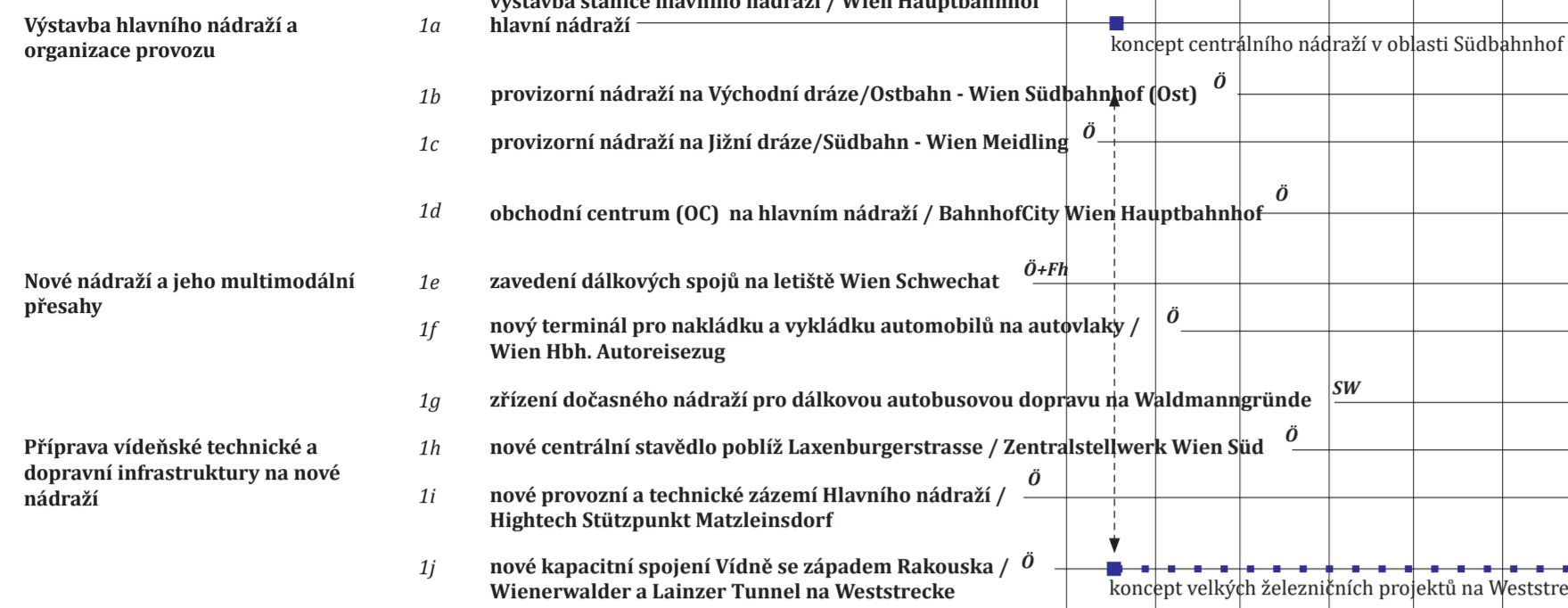
Tab. 2: Obsahová analýza případových studií - kvantifikovaná

Tab. 3: *Wien Hauptbahnhof* - data k funkční a prostorové analýze, aktuální k roku 2020. Zdroj: autorka

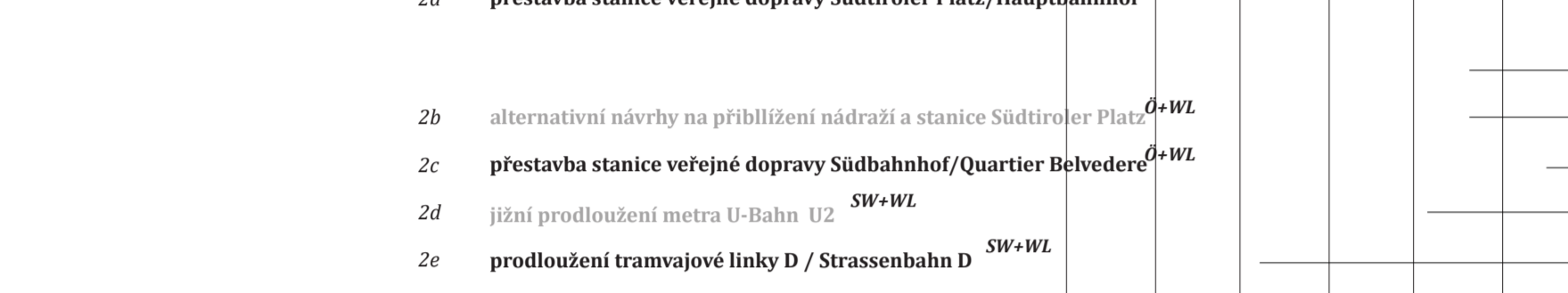
Wien Hauptbahnhof - Vídeň Hlavní nádraží / vývoj projektu

draft případové studie k disertační práci 06/2016

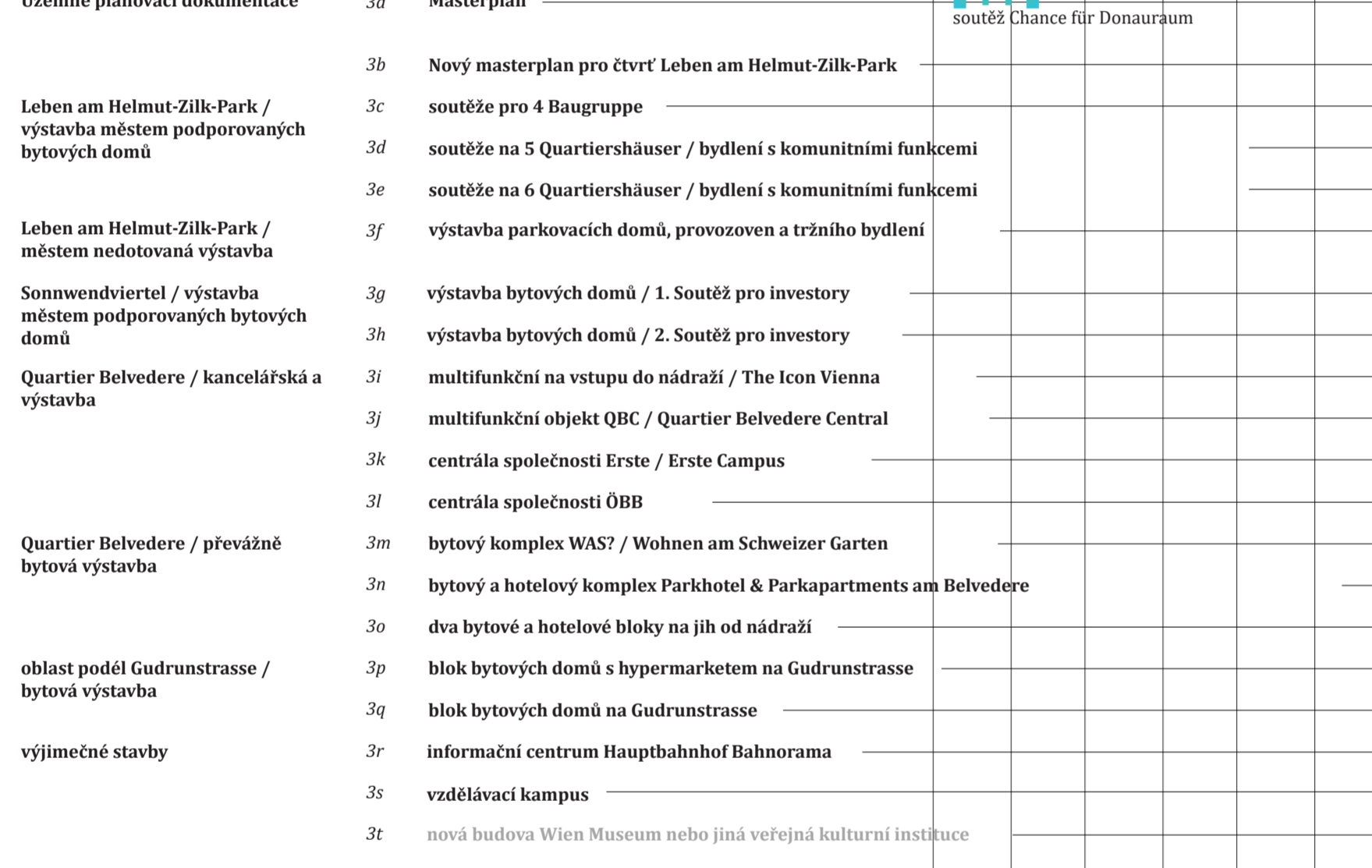
Hlavní nádraží a železniční infrastruktura



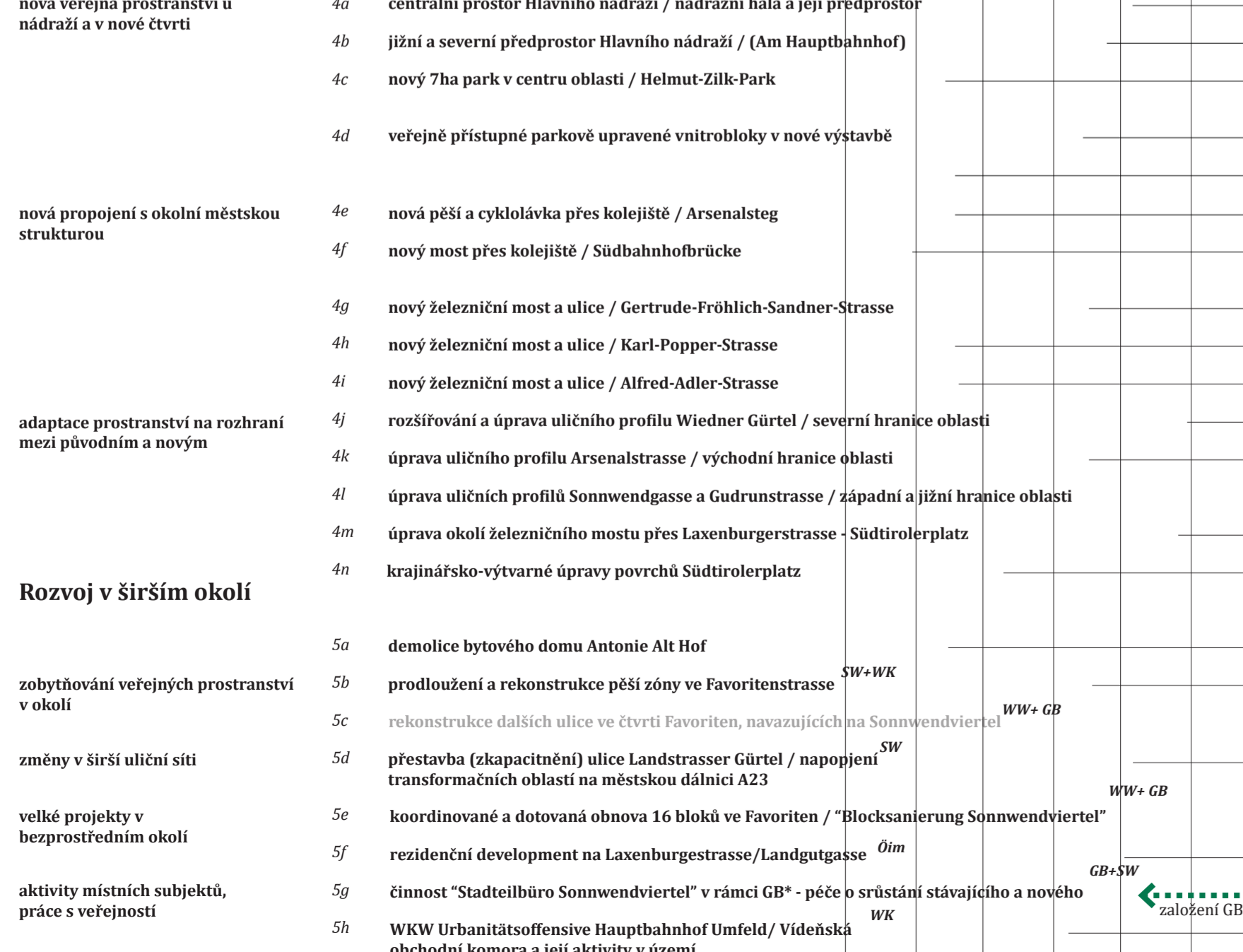
Změny ve veřejné dopravě



Urbanistický rozvoj - nová výstavba



Urbanistický rozvoj - veřejná prostranství



Ö	ÖBB	Rakouské federální železnice
Öim	ÖBB Immobilien	divize ÖBB zodpovědná za realitní/nemovitosti
Öif	ÖBB Infrastruktur	divize ÖBB zodpovědná za infrastrukturu
SW	Stadt Wien	veškerý aparát magistrátu města Vídeň
WL	Wiener Linien	videňský dopravní podnik
FB	Flughafen Wien	videňské letiště
WW	Wohnfonds Wien	správa městské podpory bydlení
GB	Gebietsbetreuung	lokální zastoupení úřadu pro plánování
SN	Städterneuerung	Städterneuerung
WK	Wirtschaftskammer	hospodářská komora

Rozvoj v širším okolí

