

ROTTERDAM, NIZOZEMSKO

PROJEKT KOP VAN ZUID



Historický plán města

Rotterdam, jedno z nejvýznamnějších přístavních měst v Evropě, získalo městská práva již v roce 1340. Původně středověká osada, čítající na tři ulice, vznikla při soutoku řek Maas a Rotte. Nejstarší část města se rozvinula podél přehradní nádrže na řece Rotte, v úrodné krajině luk a pastvin (odtud název Rotte + dam). Původní obyvatelé, živící se rybolovem a farmářstvím, přijali velké množství nových přistěhovalců. Řada z nich přišla do města z Belgie a spolu s nimi přicestovalo i velké množství obchodníků a přístavních dělníků. Autentický příběh této doby vylíčil spisovatel Frank McCourt ve své knize „Angela's ashes“.

Významným momentem v rozvoji Rotterdamu byla výstavba plavební dráhy Overschie, zpřístupňující město námořní dopravě systémem říčních kanálů. Město se nadále až do 19. století rozvíjelo především při pravém břehu řeky Maas, zatímco odlehlejší území Feijenoord, na levém břehu, bylo vždy na okraji zájmu. V roce 1580 zde zbudovali popraviště, v roce 1713 morový dům „Pesthuys“ pro léčbu nakažlivé epidemie, následně dům sloužil jako sirotčinec a cvičiště pro

námořní důstojníky. V pozdější době zde, v sousedství veřejných skládek, vyrostlo i nové přístaviště a loděnice.

V 80. letech 20. století město ve snaze podpořit místní rozvoj povolilo výstavbu

erotického centra „Portgebou“, k jehož realizaci však díky protestu místních nedošlo. Kop Van Zuid (KVZ) tak nadále zůstával nebezpečným „územím nikoho“, obývaným squately. Název „Kop Van Zuid“ v překladu znamená „Jižní hlava“ a označuje jižní rozvojovou část města.

Město a řeka

Řeka byla odedávna živou dálnicí, zdrojem příjmu a pracovních příležitostí. Město proto mělo vždy zájem na jejím nepřerušném provozu a odmítalo všechny snahy po případném přemostění. Lidé zaměstnaní v přístavech se museli stěhovat i s rodinami za prací na druhý břeh a vesměs tak ztraceli i vazbu na zbytek města. Požadavky mezinárodního obchodu záhy přinesly potřebu obnovy technologického a logistického zařízení, namísto starých a nevyhovujících hal byly stavěny nové na jiném místě. Doky se rozrostly podél toku západním směrem a původní historické haly začaly chátrat opuštěny (čekaly na své nové využití, případně odstranění, nebo aby na jejich místě vznikla potřebná volná prostranství).



Most přes řeku Maas, 1925

Město se tak postupně rozrostlo ve dvou paralelních pásech, táhnoucích se v délce 45 km podél říčního toku. Střed města zůstal na jednom konci a přístaviště se ocitlo na konci opačném.

Cíle

Řešení těžší z cenné polohy u řeky a chce umocnit možnost vnímání řeky jako nedílné součásti veřejného prostranství. Myšlenka využít řeku jako ohniskové centrum nového Rotterdamu není nová. Již poválečné projekty na rekonstrukci městských částí Witteveen a Van Traa byly založeny na podobné myšlence. Dnes, 50 let po válce, se ukázala tato představa jako proveditelná a veřejnost ji přijala za svoji.

Cílem rozsáhlého projektu bylo spojit dvě navzájem nekomunikující a odděleně se vyvíjející části města. Dále vybudovat a nabídnout bydlení a občanskou vybavenost místním, vytvořit veřejná prostranství – estrádu podél řeky Maas, zapojit jižní břeh do života města a vybudovat zahradní město Parkstadt.

Projekt KVZ byl dosud realizován podle časového plánu jen z poloviny. Podle zkušeností s realizací projektů obdobného rozsahu (projekt IJ nábreží v Amsterdamu, Zaan nábreží v Zaanstadtu a Drecht nábreží v Dordrechtu, nebo s projekty pro Boston a Baltimore v Americe, nebo v Číně a v Japonsku) se počítá s jeho úplným dozráním během následujících 10 až 15 let.

Strategie

Projekt KVZ řeší celou řadu urbanistických otázek:

1. Vyrovnání rozvoj po obou březích řeky Maas.
2. Zkvalitnění životních podmínek občanů a veřejného prostranství na jižním břehu, osídleném téměř polovinou městské populace.
3. Vytvoření atraktivního městského prostředí s kanceláři, byty a občanskou vybaveností. Při umožnění trva-

lého zvyšování standardu a nabídky bydlení v různých cenových úrovních. Nové byty jdou díky snadné dostupnosti podzemní dráhou rychle na odbyt. Přijetím jednoduchých územně plánovacích zásad bylo umožněno vytvoření bohaté a komplexní nabíd-

Berkela odstartovala následný urbanistický rozvoj území na jižním břehu).

6. Nový systém technické a dopravní infrastruktury. Most neslouží jen pro dopravu a transport. Zve k nedělním



World Port Center, Norman Foster

ky nejrůznějších forem bydlení (lofty v bývalých skladovacích halách počínaje, přes bytové a nájemní domy, až po komfortní individuální bydlení). Do roku 2010 bude dokončeno přibližně 5 000 bytů obydlených 11 000 lidmi.

4. Vytvoření nové kvality místa, kam se lidé, znalí předchozího stavu území, budou stěhovat bez předsudků (nové byty se podařilo prodat jako horké koláče).
5. Vytvoření kosmopolitního města (realizace mostu Erasmus od Ben van



KPN Telecom, Renzo Piano

Foto © Jiri Palucký



Most Erasmus v noci, rozpon 802 m, Ben van Berkel



Rozvojové území Kop van Zuid

procházkám, stal se symbolem města a jeho rozvoje, soustředil pozornost a zájem širší veřejnosti a příliv kapitálu, jenž umožnil rovnoměrný rozvoj na obou březích řeky. Okružní tramvajová linka č. 20, jedoucí z hlavního nádraží, pomohla zvýšit množství přepravovaných osob. Dle statistik teď v Rotterdamu cestuje o 50 % více lidí tramvajemi, přičemž 65 % z nich během cesty překročí řeku. Obnovení severojižní osy představuje první z úspěchů tohoto projektu.

7. Vedle státních institucí (soudy, finanční a daňové úřady), soustředěných v prominentní poloze, se rovněž počítá i s podílem soukromých subjektů. 40 000 m² kancelářských ploch je dnes vyčleněno pro soukromé podnikání. Administrativní budova World Port Center, realizovaná architektem Normanem Fosterem, nabízí 24 000 m² kancelářských ploch. Na druhém břehu řeky, v blízkosti mostu Erasmus realizoval architekt Renzo Piano druhou administrativní budovu KPN Telecom s 20 000 m² kancelářských ploch.

Nastartování projektu

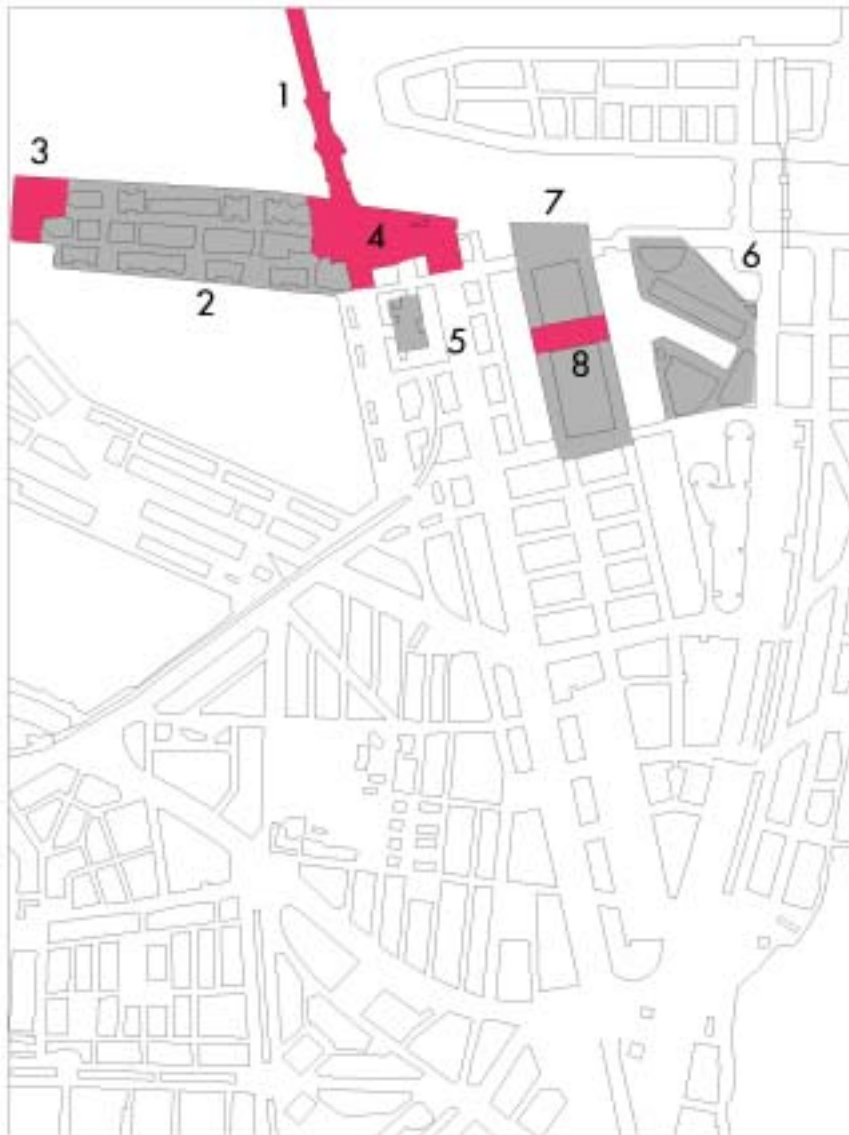
Zbudováním mostu Erasmus a stanice podzemní dráhy Wilhelminahof už řeka netvoří nepřekonatelnou bariéru. Obyvatelé obou břehů se mohou projít a navzájem se navštěvovat po mostě. Projekt regenerace KVZ na sebe soustředil pozornost širší veřejnosti a v důsledku i příliv kapitálu. Idea projektu se zdá reálnější.

Kop van Zuid (Jižní hlava)

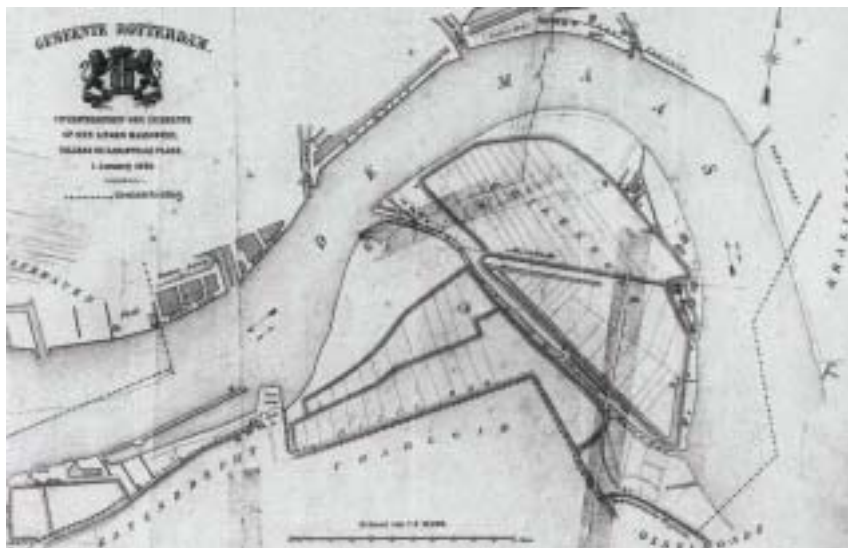
Území na jih od centra města, při levém břehu řeky, Kop van Zuid, je členěno na několik detailně řešených lokalit s odlišnou historií i přístupem k jejich řešení a nabízí rozdílné prostorové a architektonické kvality:

1. Erasmusbrug (Van Berkel & Bos, dřívější spolupráce s Calatravou)
2. Wilhelminapier (Projectbureau Kop van Zuid)
3. Koninginnenhoofd (Bolles+Wilson)
4. Wilhelminaplein (Projectbureau Kop van Zuid)
5. Wilhelminahof (West 8 Landscape Architects Geuze, Beumer)
6. Entrepotgebied (Projectbureau Kop van Zuid)
7. Landtong
8. Plein Loods 24 (Atelier Quadrat)

Historický vývoj území Kop van Zuid je spojen se zahájením výstavby železnice a přístavních doků r. 1870. Z geografického hlediska bylo území vymezeno řekou Maas a od sousedního Hillenpolderu jej dělily dvě říčky Zwanegat a Mallegat. Můžeme proto mluvit o říčním ostrově a o oblasti suché a zřídka zaplavované nesoucí název Feijenoord. Hranice mezi Hillenpolder a Feijenoord je dodnes čitelná. V původní stopě vedou ulice Hilledijk, Brede Hilledijk a přístaviště Spoorweghaven.



Lokality KVZ



Katastrální mapa nábřeží z r. 1870

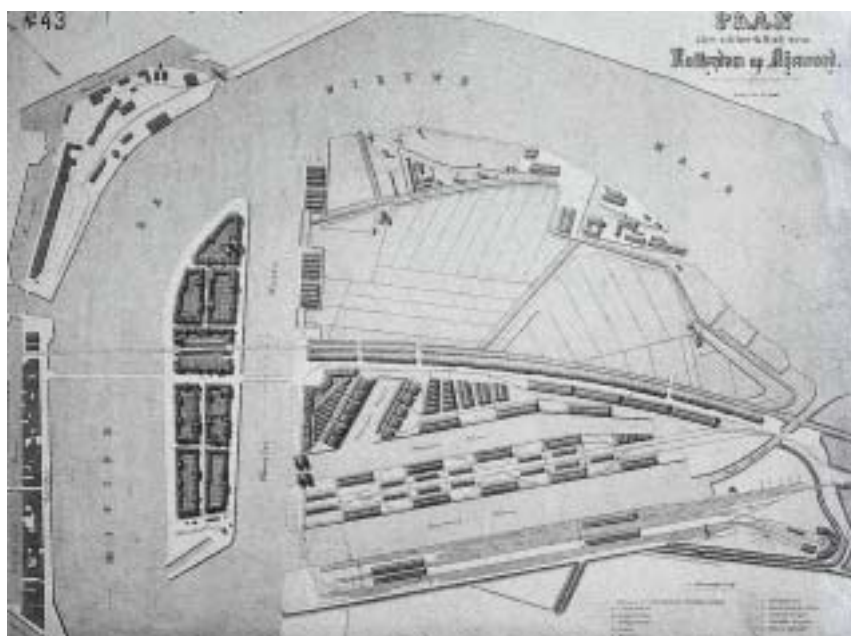
V roce 1878 byl ostrov výstavbou železničního tělesa a následnou stavební činností rozetnut na dvě části. Na jedné straně, blíže k městu a za průplavem Koningshaven se zvedacími železničními mosty, leží říční ostrov Noordeiland s městskými bloky a reprezentativními fasádami domů, otočenými k historickému jádru města. Druhá část, Feijenoord, měla i nadále podřadný význam a rozšíření železnice pro ni následně představovalo další dopravní komplikace.

Nasměrováním železničních tahů na městskou část Laurens na druhém břehu řeky došlo k dopravnímu odříznutí vnitřní části Feijenoordu, zv. Stieltjesplein. Železniční tahy přerušily vnitřní vazby v území a došlo k tomu, že souběžně, po obou stranách železničního náspu, vedou odděleně dvě významné dopravní tepny – Rose Straat, do měst Hillesluis a Dordrecht, a ulice Oranieboom Straat, vedoucí do IJsselmonde. Příčná propojení mezi nimi byla eliminována. Feijenoord se stal místem přístavních dělníků s dlouhými ulicemi a krátkými příčnými spojkami. Dopravní problém začal poprvé řešit až územní plán a přemostění v r. 1987.

Zemina, vyhloubená během stavby přístaviště, byla využita při navýšení přístavní hráze. Ta během odlivu vystupuje asi 3 m nad hladinu a asi 1,5 m během přílivu. Hráz opticky a provozně rozděluje území do jednotlivých fragmentů. Nová přístaviště Spoorweg, Binnen a Entrepot byla jednoduše zavlečkována, na rozdíl od vzdáleného přístaviště ze 17. století, a vytvořila tak železniční trojúhelník.

Územní význam Wilhelminapier vzrostl s výstavbou přístaviště Rijnhaven. S novým molem přibýlo i skladištních hal, přístřešků, zařízení železnice, nových mostů a jeřábů. V r. 1960 byla zbudována zastávka podzemní dráhy CS-Slinge a reprezentativní administrativní budova s mosaznou konstrukcí. Naproti tomu doky ve Feijenoordu postupně zastarávaly, až se oblast Binnenhaven a Spoorweghaven změnila v dezolátní enklávu, kde už transfer zboží nehrál hlavní roli.

Během 2. světové války obsadila německá vojska skladištní halu Loods 42



Plán zástavby území Feijenoord z r.1872



Průběh výstavby na Wilhelminapier



Fragment zdi skladiště Loods 42

(na území Landtong) a za cihelnou zdi mohlo nepozorovaně probíhat věznění a deportace židovského obyvatelstva na nucené práce do Německa a do koncentračních táborů. V letech 1942 až 1945 bylo odsud po železnici deportováno na 12 000 holandských Židů. Po aktivitách občanského sdružení bylo toto území ponecháno nezastavěné, vznikl zde park. Jako reminiscence na dřívější události byl rovněž ponechán fragment původní zdi s historickou fotografií skladišť.

Poválečná stavební činnost se soustředila na rekonstrukci jádra města a na obnovu významných budov v příměstských částech. Byly rekonstruovány staré městské čtvrti a přístaviště, avšak oblast Binnenhaven, Spoorweghaven a Feijenoord z 19. stol. byla nadále ponechána ladem. Přístavní hráze, úsporně stavěné z cihel a bazaltové malty byly jednoduše nahrazeny novými z žulových bloků. Uliční fronta podél železničního náspu a Rosestraat byla v délce 1 km po fázích asanována.

Neutěšenou situaci podtrhlo rozhodnutí Městské správy z roku 1979 o vytvoření Centra prostituce v Portgebouw, k překonání stagnace územního rozvoje v Katendrechtu. Rozhodnutí vzbudilo nelibost obyvatel z okolí. Postupné konverze starých hal však ukázaly potenciální možnosti rozvoje tohoto území a roku 1984 tak vznikl první územní plán rozvoje veřejných ploch pro oblast Binnenhaven a Spoorweghaven.

První stavbou, naznačující změnu v uvažování byl „Paperklip“ (1982, architekt Carel Webber). V době jejího dokončení uspořádala Rotterdamská nadace pro umění mezinárodní architektonický workshop s názvem „Kop van Zuid“. Při této příležitosti byly formulovány i důležité zásady pro celou přístavní oblast.

Architekti Kleihues, Ungers, Walker a Rossi ve svých projektech předložili koncepci rozvoje, inspirovanou příznivým měřítkem přístavní krajiny s gradací a rytmem zástavby podél přístavní hráze. Návrh struktury uliční sítě a důležitých pohledových os se staly závaznými pro nový územní projekt.

Stavební činnost, která následovala v duchu tradiční výstavby šestipodlažních obytných bloků s obchody a vstupem v parteru, sklepy a parkováním v suterénu, byla realizována podle návrhu architekta Zdeňka Zavřela.

Výrazným motivem se rovněž stal nový bulvár mezi Damstraat a Hilledijk, Vuurplaat a Spoorweghaven, osázený alejí lip tvořící bariéru mezi nízkou městskou zástavbou a hřištěm. Fotbalové hřiště řeší problém nedostatku ploch pro sportovce, je v něm množství zatravněných ploch a pomocí tunelu pro pěší je překonána bariéra železničního trojúhelníku.

Z hlediska odstranění dopravní bariéry byla zvažována varianta výstavby železničního tunelu, jež by umožnila rozvoj Feijenoordu jako samostatné části s promenádou po přístavní hrázi a s parkem na původním místě železniční dráhy. Projekt byl zajímavým i z hlediska možnosti využití vybagrované zeminy při hloubení tunelu k zasypání Spoorweghavenu. Územně plánovací orgány však vedle tunelu prosazovaly i nutnost příčného propojení, což se později ukázalo být příliš nákladným řešením. Problém izolace následně vyřešila výstavba nového mostu pro pěší a tunelu pro cyklisty. Ponechání nádraží podnítilo vznik škol ručních řemesel Albada College a školy vyššího vzdělání pro dospělé Prinses Margaret School.

Od roku 1980 byly vedeny veřejné diskuse o urbanistickém rozvoji, kde byl zdůrazňován evropský význam měst a jejich vzájemné spolupráce. Některými z nových aktivit, soustřeďujících zájem veřejnosti na městský prostor, byly např. „Zeleň v Rotterdamu“ (1985) a „Intercity Rotterdam–Barcelona–Milano“ (1987). Při workshopu v r. 1985 vznikla idea mostu mezi Coolsingel a Wilhelminapier a zjistilo se, že podobná myšlenka již vznikla ve 20. letech, návrh byl zahrnut do plánu „Nový Rotterdam“.

V roce 1987 byl vedoucím úřadu územního plánování Riekkem Bakkerem přijat územní plán rozvoje oblasti KVZ architektů Tuen Koolhaase a Huberta De Boera. Podle Koolhaase byl koncept tak jednoduchý, že by bylo



Historický snímek KVZ s vyznačeným územím Landtong – č. 1



Landtong, nezastavěná část s parkem



Nové terasové obytné domy z rezného dřeva



Škola vyššího vzdělávání Ichtus, Erick van Egeraat



Divadlo Luxor, Peter Wilson

možné jej nakreslit na krabičku od cigaret. Novinkou v něm byl bulvár, spojující ulici Coolsingel novým mostem s Emplacementweg, Westvarkenoordse Viaduktem a ulicí Stadionweg. Na západ od bulváru byla navržena oblast s výškovými budovami a konvertovanými skladními halami pro městskou vybavenost. Na jihu bylo navrženo zahradní město Landtong, včetně členění dlouhé

uliční linie rytmem příčných ulic. Jednoduché řešení napojení KVZ na rotterdamskou okružní třídu bylo realizováno nově navrženým obřím viaduktem. Struktura městské zeleně byla koncipována jako okružní park sérií urbanistických prostorů umožňujících klidné procházky. Daleko větší důraz než doposud kladl územní plán na příčné uspořádání budov ve směru V–Z, kolmo k převládajícímu

směru přístavišť, dopravních cest, železnice a říčních břehů ve směru S–J.

Tvorba územního plánu a jeho realizace

V územním plánu jsou úzce propojeny architektonické elementy, stavební program a volná prostranství jsou dle významu rozděleny na místní a celoměstského charakteru. Plán rozlišuje typy městských prostorů, od obytných ulic až po městské bulváry, náměstí a park na nábreží. Model plánu a diskuse nad ním stimulovaly vznik podmínek pro územní rozvoj.

Pro umístění mostu byla zvolena západní poloha co nejbližší podzemní dráze. Workshop pod vedením Rieka Bakker vyřešil nástupní rameno a navazující uliční strukturu. Na workshopu vzniklo osm variant zástavby.

Dnešní výstavba probíhá podle návrhu ateliéru Coolsingel–Brug (březen 1988), divadlo Luxor je realizováno dle návrhu Petera Wilsona, jakož i bulvár podél přístavní nádrže a drobné stavební struktury podél přístaviště. Území Landtong a Entrepot řešilo v roce 1989 devět architektonických kolektivů za účelem vytvoření komerčního centra. Rozdílný přístup autorů byl podpořen ze strany zadavatele minimem regulačních zásad. Výsledkem je sice nákladné řešení, ale zajímavé myšlenky z projektu a významné pohledové osy budou realizovány. Důležité a hodnotné myšlenky tak byly implementovány do územního plánu ještě před veřejným vyhlášením výsledků soutěže. Vedle toho byl rovněž realizován městský mobiliář a byla zahájena rekonstrukce přehradní zdi za použití tradičních materiálů a výsadba kaštanů.

Územní plán KVZ autorského týmu Teun Koolhaas, Hubert de Boer a Riek Bakker (1991) inicializovala Místní vláda jako pilotní projekt hnutí „za nový Rotterdam“. Sestává ze tří územně plánovacích knih, detailně zpracovávajících jednotlivé aspekty komplexního řešení rozvojového území Kop van Zuid. Těmito dokumenty jsou:

1. Pravidla územního plánování a architektury KVZ

2. Prostor a volná prostranství

3. Scénář celého programu

Od zahájení projekčních prací, v průběhu výstavby i před samotným dokončením je možné sledovat vývoj a realizaci celého projektu, modelovat uliční síť a veřejná prostranství včetně drobné architektury. Tím je umožněna vysoká míra flexibility a možnost učinit některá rozhodující opatření ještě před zahájením dalších stavebních prací.

Výstavbu řídí Městský úřad za podpory Národní vlády a ve spolupráci se soukromým sektorem. Prováděcí a dohlížející organizací je Projectbureau Kop van Zuid. Projekční práce byly zahájeny v roce 1993, souběžně s výstavbou mostu Erasmus. Do roku 2010 bude realizováno 5 300 bytů, 400 000 m² kancelářských ploch, 35 000 m² prostorů k podnikání, 30 000 m² výukových ploch a 3 600 m² ploch k parkování. Do roku 2002 byla realizována polovina z celého projektu KVZ, do roku 2010 se uvažuje s finálním dokončením. Dosavadní náklady činí (1993–2002) 2 miliardy EUR.



Ing. arch. Jiří Palacký ml.

Detail světelné reklamy divadla Luxor



Přístavní promenáda KVZ