

Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Ústav etnologie

Diplomová práce

Bc. Ladislav Zářecký

**VRT v Ústí nad Labem: Vliv plánované realizace železničního
terminálu na diskurzivní konstrukci budoucnosti města z
pohledu chronopolitiky infrastruktur**

HSR in Ústí nad Labem: The impact of the planned railway terminal on the
discursive construction of the city's future from the perspective of
chronopolitics of infrastructures

Praha 2024

Vedoucí práce: Petr Gibas, MSc., Ph.D.

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu práce Petru Gibasovi, MSc., Ph.D. za důvěru a řadu zásadních podnětů, které stojí za tím lepším ve výsledné práci.

Respondentům a respondentkám za důvěru.

Můj největší dík patří Kari. Za trpělivost a neutuchající podporu až do samotného konce.
Za symptomy budoucnosti.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 31. prosince 2023

Ladislav Zářecký

Abstrakt

V souvislosti s plánovanou realizací megaprojektu vysokorychlostní tratě (VRT) v České republice se v dotčených regionech a městech začínají formovat a kolovat spekulace, příběhy o budoucnosti, revitalizační diskurzy a pozitivní i negativní očekávání týkající se dopadů výstavby. Správa železnic v současnosti navzdory původní koncepci územního rozvoje pracuje s možností vedení trasy VRT Praha – Drážďany skrz město Ústí nad Labem, výzkumný terén předložené práce, a s možností výstavby speciálního železničního terminálu v jeho centru. Konkrétní podoba trasy i terminálu ale zůstává nejasná, což, kromě vlastního záměru, přispívá k řadě sporů a spekulací. Někteří aktéři rámují projekt jako zásadní příležitost pro pozitivní změnu města i regionu, mnozí naopak vnímají vedení trasy centrem Ústí jako zásadní hrozbu a radikální negativní zásah do samotné struktury města, a pro některé je celá záležitost neuchopitelná či ambivalentní. Cílem práce je pomocí metody diskurzivní analýzy popsat, jakým způsobem se v rámci různých diskurzivních praxí artikuluje a legitimizuje příběh o budoucnosti města Ústí nad Labem prostřednictvím infrastrukturního příslibu terminálu VRT. Práce si klade následující výzkumné otázky: Jak skrze diskurzivní praxe infrastrukturních příslibů působí představy budoucnosti na přítomnost a v přítomnosti? Jak se diskurzivně a politicky mobilizuje samotný fenomén času? Jedná se o kvalitativní práci založenou na diskurzivní analýze dat pocházejících z vlastního terénního výzkumu (rozhovory a pozorování), která jsou doplněna o data z již existujících textových a audiovizuálních materiálů (primárně strategické a územně správní dokumenty a záznamy zasedání zastupitelstva města). Teoretický rámec práce představuje odborná literatura zabývající se antropologií a politikou času a antropologií infrastruktur. Práce popisuje fungování infrastrukturních příslibů v současnosti, a to v rámci specifické modalitě infrastrukturní temporalitě, jakou je odkládaný a plánovaný megaprojekt ve vztahu k představám lokálního městského rozvoje.

Klíčová slova

Ústí nad Labem - vysokorychlostní trať - budoucnost - temporalita - městské plánování - dopravní infrastruktura - antropologie infrastruktur – infrastruktury - urbánní antropologie - antropologie času - chronopolitika - evropská integrace - diskurzivní analýza

Abstract

In the context of the planned implementation of the High Speed Rail (HSR) megaproject in the Czech Republic, speculations, stories about the future, revitalization discourses as well as positive and negative expectations related to the impacts of the project implementation are beginning to take shape and circulate in the affected regions and cities. The Czech Railways Administration (Správa železnic) is currently working with the possibility of routing the HSR Prague – Dresden through the city of Ústí nad Labem, the research site of the presented work, and with the possibility of building a special railway terminal in its centre, despite the original concept of territorial development. However, the exact form of the route and the terminal remains unclear, which, apart from the plan itself, causes a number of disputes and speculations. Some actors frame the project as a major opportunity for positive change in the city and the region, while many perceive the route through the centre of Ústí as a major threat and a radical negative intervention into the very fabric of the city, and for some the whole issue is elusive or ambivalent. The aim of this thesis is to describe by means of the method of discourse analysis how the narrative of the future of the city of Ústí nad Labem is articulated and legitimised within various discursive practices through the infrastructural promise of the HSR terminal. The thesis addresses the following research questions: How do imaginaries of the future affect the present and manifest themselves in the present through the discursive practices of infrastructural promises? How is the time as a phenomenon itself discursively and politically mobilised? The thesis is a qualitative work based on a discourse analysis of field research data (interviews and observations), complemented by data from existing textual and audiovisual materials (primarily strategic and territorial administrative documents and recordings of the Ústí City Council meetings). The theoretical framework of the thesis is provided by the literature on the anthropology and politics of time, and the anthropology of infrastructures. The thesis describes the operations of infrastructural promises in the present, within the specific modality of infrastructural temporality that is the deferred and planned megaproject in relation to imaginaries of local urban development.

Keywords

Ústí nad Labem - high-speed rail - future - temporality - urban planning - transport infrastructure - anthropology of infrastructures - infrastructures - urban anthropology - anthropology of time - chronopolitics - European integration - discourse analysis

OBSAH

1	ÚVOD	1
2	VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE A ČESKÁ REPUBLIKA	11
3	TEORETICKÁ VÝCHODISKA	21
3.1	ANTROPOLOGIE INFRASTRUKTUR	21
3.1.1	<i>Infrastruktura mobility</i>	27
3.1.2	<i>(Chrono)politika infrastruktury</i>	30
3.2	CHRONOPOLITIKA - POLITIKA ČASU JAKO ASPEKT SOCIÁLNÍ PRODUKCE	
PROSTORU	32	
3.2.1	<i>Chronopolitika</i>	36
3.2.2	<i>Antropologie a budoucnost v přítomnosti</i>	37
3.3	TERMINOLOGICKÁ POZNÁMKA: MĚSTO	40
4	METODOLOGIE	43
4.1	DISKURZ A JEHO ANALÝZA	43
4.2	ČASOVÉ RÁMCE A RÁMOVÁNÍ BUDOUCNOSTI	46
4.3	DATA	47
5	ANALYTICKÁ ČÁST	52
5.1	DIACHRONNÍ ANALÝZA	53
5.1.1	<i>2010-2020 Cesta k uzlovému bodu</i>	53
5.1.2	<i>2021-2023: Příležitost nebo hrozba?</i>	66
5.2	PŘÍKLADY CHRONOPOLITIKY: STRATEGIE A VIZE	78
5.2.1	<i>Historické dejavu a postindustriální étos: diskurz (historické) kontinuity</i>	79
5.2.2	<i>Strategická ignorance a rámování situace různými (časovými) měřítky</i>	84
5.2.3	<i>Naléhavost a fatalismus</i>	87
5.2.4	<i>Vize: Nové nádraží, nové město</i>	95
6	ZÁVĚR	109
7	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	120

8	SEZNAM ZKRATEK:	158
	PŘÍLOHY	I

1 Úvod

At' se vydáme kamkoli na světě, všude se potýkáme s novým politickým a fyzickým zvířetem: mnohamiliardovým megaprojektem v oblasti infrastruktury.

Bent Flyvbjerg et al. (2003, s. 1)

V posledních třech letech je v České republice stále více slyšet o státem bezmála třicet let plánovaném projektu evropského měřítka. Jedná se o vysokorychlostní trať (VRT). Mluví se o ní jako o nejambicióznějším infrastrukturním projektu dneška (Nevola a Červinka, 2022) i jako o jedné z „nejdražších a nejkomplikovanějších staveb“ u nás (ČT24, 2021). Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda se nechal slyšet, že VRT je „největší infrastrukturní záměr v historii samostatného Česka“ (Sůra, 2022a) a ministr dopravy Martin Kupka ji považuje za jeden z největších dopravních projektů následujících desetiletí (MDČR, 2022). Spolu s výše zmíněným se objevují také vize budoucí ekonomické prosperity, která má s realizací dráhy přijít. Viceprezident Hospodářské komory ČR Michal Štefl upozorňuje, že realizace VRT bude mít pozitivní celospolečenský dopad: „Už teď je jasné, že nové tratě změní demografii naší republiky, protože mobilita obyvatel významně vzroste. Firmy i zaměstnanci budou mít zcela jiné možnosti. Zkvalitnění naší infrastruktury zároveň přitáhne nové investory“ (Ekonomický deník, 2022). Prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví Jiří Nouza k tomu dodává, že rozšiřování vysokorychlostních železničních sítí je zásadní příležitost: „Výrazně zkrátíme vzdálenosti mezi regiony, což bude mít příznivý efekt pro celou ekonomiku“ (SŽ, 2022).

VRT se tedy nestává součástí vize rozvoje a příslibem jen pro stát jako celek. Právě v regionech a krajských městech se v souvislosti s plánovanou realizací tohoto megaprojektu¹ začínají formovat a kolovat nové spekulace, příběhy o budoucnosti,

¹ Jak píše antropologové Ullberg et al. (2023, s. 2-3), „infrastruktury jsou stále častěji budovány a realizovány prostřednictvím megaprojektů. Jak již název napovídá, megaprojekty se vyznačují svojí ‚bombovostí‘. Jsou nesmírně nákladné, obvykle stojí miliardu dolarů nebo více, vyznačují se vysokou úrovní technické a organizační složitosti, zahrnují více soukromých a veřejných subjektů a různé odborné znalosti, a zasahují do rozsáhlých oblastí, které mohou mít drastický dopad na život lidí i mimo-lidského života. Aby se ospravedlnily jejich ekonomické a environmentální náklady, jsou megaprojekty obvykle doprovázeny dalekosáhlými prohlášeními o

revitalizační diskurzy a řada pozitivních i negativních očekávání ohledně dopadů případné realizace VRT. Ta má být totiž, v rámci české koncepce tohoto jinak nadnárodního evropského projektu, především impulsem k ekonomickému rozvoji regionů. Představitelé státní moci se často snaží zmírnit regionální rozdíly skrze standardizaci a výstavbu nových infrastrukturních systémů. Investice do nich jsou pak brány jako stimuly místního hospodářského blahobytu.² Také VRT je rámována jako nástroj ekonomické integrace, ztraktivnění lokalit pro investory či rozvoje turismu; generátor nových pracovních míst, konkurenceschopnosti, sociálního kapitálu atp. Vše, co je pro dobrý regionální rozvoj potřeba, má v regionech „rozkvést“ podél rozvojové linie nové železnice. Pravdivostí těchto příslibů se v následující práci ale nezabývám, ke kritice rozvoje založeného na infrastruktuře, resp. představy jasné kauzality mezi zavedením infrastruktur a ekonomickým rozvojem viz López et al. (2021). Mým zájmem je povaha a síla tohoto příslibu.

Príslib rozvoje se týká i města Ústí nad Labem, ležícího na plánovaném úseku VRT Praha-Drážďany. Úsek je součástí tzv. Orient/East–Med Corridor, jednoho z hlavních evropských koridorů pro nákladní dopravu, spojujícího přístavy Severního a Baltského moře s jihovýchodní Evropou. Přibližně od roku 2010, a dále pak s větším zájmem veřejnosti od roku 2016, se v Ústí navzdory původní koncepci územního plánu začíná počítat s vedením trasy VRT centrem města, včetně výstavby železničního terminálu zhruba v oblasti dnešního nádraží Ústí n. L. západ. Konkrétní podoba a vedení trasy ale zatím zůstávají nejasné, což, kromě záměru samotného, otevírá řadu dalších sporů a diskuzí. Někteří aktéři považují projekt za zásadní příležitost pro pozitivní změnu regionu a města, někteří naopak vnímají vedení trasy centrem jako hrozbu a radikální zásah do samotné sociální i urbanistické struktury a očekávají negativní dopady, a pro některé je celá záležitost v predikcích neuchopitelná či ambivalentní. Přesto lze v případě politické a

tom, jak budou (pozitivně) transformovat společnost a ekonomiku. Na megaprojekt lze proto pohlížet jako na specifickou formu budování a realizace infrastruktury, která je definována především svým rozsahem a měřítkem“.

² Rozvoj založený na infrastruktuře je ovšem doktrína stará jako samo národní hospodářství (a ještě starší). Asi nejpřímočařeji je to vyjádřeno v dávno zapomenuté knize *Slabikář národního hospodářství a finanční vědy* ekonoma Jana Marii Novotného (1941, s. 94), kde se dočteme: „Doprava působí jako hospodářský budíček kraje. Dopravní cesty jsou hospodářskými tepnami země. Podél nich vznikají četné nové pracovní příležitosti. Hodnota přilehlých nemovitostí stoupá. Celý kraj vzkvétá. Skloubení nepříznivě utvářeného životního prostoru se docílí jedině dokonalými dopravními cestami“.

kulturní elity města mluvit o shodě na tom, že v Ústí je VRT potřeba. Slovy Martina Hausenblase, ústeckého podnikatele, politika a jednoho z největších zastánců VRT v centru města a Čechách vůbec, se díky VRT stane Ústí „předměstím“ Prahy a Drážďan (ČT24, 2021), a dodává, že „ekonomické benefity jsou jasné, ta rychlodráha nám obrovsky pomůže, teď je nutné hledat nejšetrnější řešení“ (Seznam zprávy, 2022).

Cílem předložené práce je pomocí metody diskurzivní analýzy popsat, jakým způsobem se v rámci různých diskurzivních praxí artikuluje a legitimizuje příběh o budoucnosti města Ústí nad Labem prostřednictvím infrastrukturního příslibu terminálu VRT. V práci si kladu následující výzkumné otázky: Jak skrze tyto praxe působí představy budoucnosti na přítomnost a v přítomnosti? Jak se diskurzivně a politicky mobilizuje samotný fenomén času?

Jedná se kvalitativní práci založenou na diskurzivní analýze dat pocházejících z vlastního terénního výzkumu (15 polostrukturovaných rozhovorů a 8 zúčastněných či nezúčastněných pozorování), která jsou doplněna o data z již existujících textových materiálů (primárně strategické a územně správní dokumenty) a videí (především záznamy zasedání zastupitelstva města). Práce popisuje fungování infrastrukturních příslibů v současnosti (srov. Hetherington, 2017, s. 41), a to v rámci specifické modality infrastrukturní temporality, jakou je odkládaný a plánovaný megaprojekt (Carse a Kneas, 2019) ve vztahu k představám a očekáváním lokálního městského rozvoje. Rovina konceptualizace a interpretace problémů bude odpovídat teoretické koncepci chronopolitiky, tak, jak se vztahuje k mnou použitým (antropologickým) teoriím sociální produkce časoprostoru skrze technopolitiku infrastruktur³. Jelikož zkoumám dopady vysokorychlostní trati teprve v procesu jejího vyjednávání, tedy především v oblasti vytváření významů, budu se k ní vztahovat jako k diskurzivnímu objektu. Pro analýzu diskurzu jsem se rozhodl také proto, že mi umožňuje vykázat symbolické zdroje, různé nástroje rámování i normativní předpoklady ve vztahu k širším kulturním a politickým významům v oblasti politického vyjednávání budoucnosti města. Zkoumám především diskurzivní produkci expertních skupin a lokální politické elity.

³ Jak píše Appel et al. (2018, s. 17), infrastruktury nám mohou tento vztah času a prostoru pomoci lépe pochopit: „Temporalita infrastruktury má proto velký význam při vytváření prostorových vzorců života. (...) Stejně jako metro a železniční tratě, dálnice, kabelové sítě, a dokonce i bezdrátová komunikace se všechny prostorově rozšiřují v čase, a právě tato temporalita vytváří rozmanité formy prostorovosti a specifické vzorce sociality“.

Z širšího hlediska bych rád prací přispěl k debatám o konkrétních dopadech projektů evropské a globální integrace. Jak píše Martin Saxer a Ruben Andersson (2019, s. 1) s odkazem na tvorbu Anny Tsing, antropologové by z podstaty nikdy neměli věřit proklamacím o hladké mapě světa globalizace a považovat je spíše za slepé k delší historii globální a lokální diferenciací. To samé se týká i příběhů kohezní politiky Evropské unie a jejích infrastrukturních nástrojů, mylně odsunutých do depolitizované a dekulturnizované oblasti technologie, vědy a ekonomiky. Rád bych prostřednictvím této práce ukázal, že na základě snah o propojení Evropy prostřednictvím infrastrukturních megaprojektů a koridorů vznikají jakési „zóny snění“, ve kterých se rodí a politicky vyjednávají lokální artikulace příslibů, ale i hrozeb budoucnosti.

Před stručným náčrtem teoretického pozadí práce a konceptuálních možností chronopolitiky infrastruktur bych rád uvedl jednu kontextuální poznámku. Mluvím zde především o jakési infrastrukturou prohnané geografii, o příslibech rozvoje v rámci prostorových kategorií regionu a centra, Evropské unie a národního státu. To by mohlo vyvolat dojem, že je zde příliš prostorového myšlení na úkor časového. Je pravda, že v práci vycházím především z antropologicky poučené kritické urbánní teorie a prostorového obratu, ačkoliv v názvu diplomové práce odkazují k teoretické pozici chronopolitiky, tj. politiky času. Následujícím textem dokládám, že nejde o žádný paradox. Zajímá mě totiž, do jaké míry je čas spjatý s prostorovou konstrukcí společnosti; co nám může nabídnout temporální perspektiva, zkoumáme-li sociální produkci prostoru města či Evropy skrze technopolitiku infrastruktur, a jakým způsobem lze nahlédnout dialektický vztah mezi produkcí prostoru a politikou časových strategií, režimů očekávání, předpokladů, rámců a horizontů. Přestože v této práci nepoužívám prostor jako analytickou kategorii a prizma (ostatně tak zde nepracuji ani s časem), v pozadí bude stále přítomen důraz na tzv. sociální produkci prostoru. Důvod je prostý: cílem práce je mimo jiné vykázat, jak politické vyjednávání postavení v řádu času a historie souvisí s produkcí mocenské asymetrie, která se dá v prostorových termínech popsat jako vztah centra a periferie.

Před několika dekádami dochází k prostorovému obratu jako nesouhlasné reakci na primát času, přesněji slovy geografa Edwarda Soji (1989, s. 10) na primát „*historické epistemologie*“ a „*imaginace*“ v sociální teorii (srov. Warf a Arias, 2009). Součástí prostorového obratu byla i kritika evolucionistického myšlení a jeho dichotomickou strukturu jako je tradice vs. modernita, civilizované vs. primitivní, rozvinutý vs. zaostalý, které sloužilo především jako ideologická a legitimizační strategie (koloniální) expanze a

dominance západních kapitalistických modernit (Fabian, 2014) a podle některých nebylo schopno adekvátně popsat nové výzvy spojené s transformací kapitalistického systému na konci osmdesátých let 20. století. Kategorie času, historie a vývoje musely ustoupit prostoru, simultánnosti a koexistenci. Šlo o strategický krok na poli epistemologie s očekávaným emancipačním výsledkem, ale také o výraz postmoderní „kulturní nálady“ doby na přelomu století: „*Prostor se stal novou ústřední jednotkou vnímání i teoretickým konceptem*“ (Bachmann-Medick, 2016, s. 211). Jednalo se také o konec kolektivního historického vědomí a příběhů, v kterých se „synchronní“ přítomnost odlišuje od naší minulosti i budoucnosti a zdá se, že ještě dnes, jak píše filozof Fredric Jameson (2016, s. 4), se „*celá politika točí kolem nemovitostí. Postmoderní politika je v podstatě záležitostí záborů půdy, a to jak v místním, tak v globálním měřítku*“. Povrchní výklad tohoto obratu a výsledné a nekritické jednostranné upřednostňování prostoru jako analytické kategorie nicméně často vede k upadnutí do tzv. „prostorové pasti“ (*Raumfalle*) (Lippuner a Lossau, 2004); nehledě na to, že jsme v současnosti svědky návratu tzv. velkých historických narativů i chronopolitických nároků, a to ve velmi politickém a naléhavém smyslu, který mění naše vnímání časoprostorových kategorií i jejich průniků (Chakrabarty, 2021; Pratt, 2022; Demos, 2023). Tomu je třeba se vyhnout.

Většina tradičních teoretiků prostorového obratu si byla vědoma „*osudového prolínání času s prostorem*“ (Foucault 1986, s. 22), ať už se jedná o historické, politické (Harvey, 1990; Massey, 1994), fenomenologické (Lefebvre, 2004) nebo geopolitické (Sassen, 2000) zhodnocení tohoto vztahu. Geograf Edward W. Soja (2010, s. 16), kterému je připisováno autorství samotného termínu prostorový obrat, tvrdí, že „*Lidský život je v každém smyslu časo-prostorový, geo-historický, aniž by čas nebo prostor, historie nebo geografie byly samy o sobě privilegované*.“ Geografové Jon May a Nigel Thrift (2001) či geografka Doreen Massey (1994) pak přímo kriticky vystupují proti konceptuální dělbě času a prostoru. Časovost považují za prostorovou a prostorovost za časovou (to se samozřejmě týká i politicky vyjednávaných reprezentací těchto kategorií). Ve vlastní práci ostatně dále ukážu, že situace, při které nahlédneme některé domněle geografické kategorie chronopolitickým prizmatem a naopak, nám může odhalit mnohé o jejich politickém rozměru či obsahu. Budeme-li volně parafrázovat Iana Klinkeho, geografie je pouze jedním z nástrojů (geo)politiky i politiky prostoru obecně, dalšími jsou historie a čas; přičemž první je zpravidla interpretací druhého (Klinke, 2013). Zaměření na čas a časovost nám pomáhá přemýšlet o prostorovosti novým způsobem; umožňuje znovu promyslet

prostorovost jako samotný časový akt a činnost. A jednou z možností je promýšlet prostor skrze (temporality) infrastruktury. Co jiného je totiž cílem infrastrukturních megaprojektů, včetně vysokorychlostní tratě, než nové uspořádání časoprostoru dotčených populací (Appel et al., 2018; Strava, 2020)?

Můžeme si také koneckonců klást následující otázky: Jak se dominantní, státem či Evropskou unií předestřené vize a nástroje rozvoje doplňují nebo střetávají s lokálním chápáním prosperity a touhou změnit věci k lepšímu? Jaký typ představ a vizí vzniká na jejich základě či jim navzdory? Jaké politické a sociální vztahy vznikají prostřednictvím výstavby a přípravy infrastrukturních megaprojektů? Jaké ideologické, politické, kulturní a socioekonomické procesy (implicitně) zahrnují tyto socio-technické projekty založené na prototypické modernizaci? Anebo jak „*mohou být formulovány, organizovány a vyslyšeny nároky na infrastrukturu, prostřednictvím infrastruktury a proti infrastruktuře*“ (Edwards et al., 2009, s. 372)? A také, jak se čas stává polem i zdrojem, v kterém dochází k politickému vyjednávání a vytváření smyslu událostí, jež mají zásadním způsobem změnit prostor ve kterém se pohybujeme? Prvním krokem je ukázat nesamozřejmost kontextu, který dává vyvstat téměř ekonomickým výrokům o samospásnosti infrastruktur a nevyhnutelném rozvoji, jenž přináší. Jazyky a ideologické kódy infrastruktury a rozvoje měst představují důležitou reprezentační oblast pro výzkum časových představ, především pak těch, které se týkají budoucnosti jako kulturního faktu (Appadurai, 2013). Řada vizí, pojmů a ideologií je v případě městského rozvoje a infrastruktury komplementární. Nabývají své existence v prostředí právního, inženýrského či investičního diskurzu, a proto je často potřeba zapojit legitimizační strategie, které se rovnají překladu specifických aspirací do lokálního kontextu dotčených společností, simultánně se však zůstává argumentace ekonomická a inženýrská, díky které je zachováno zdání expertní legitimacy. S infrastrukturními projekty a sociální produkcí prostoru jsou spjaté ideologicky zatížené předpoklady i politicky nastavené rámce jednání. Ty se pak mají víceméně odrážet v materializované realizaci těchto projektů či jako jejich zamýšlený důsledek.

Tento materiální a politický život infrastrukturních projektů lze vnímat také jako „*sémioticko-materiální činnost*“, díky níž se infrastruktury dostávají do nových kontextů a tím se vždy mobilizují v rámci „*specifických eticko-politických konjunktur*“ (Von Schnitzler, 2013, s. 672). Podobně je tomu tak i s plánovaným železničním terminálem v Ústí nad Labem. Lineární temporalita plánovací praxe a narativ o rozvoji je kontaminován lokálním kontextem. Původní harmonogram „*projektového času*“ (Carse a

Kneas, 2019, s. 10) se zaplétá a uvádí do pohybu lokální, sociálně aktivované „*ideologické varianty*“ (Skillington, 1998, s. 457) a představy. Nebo ještě jinak: progresivní linearita liniové stavby, jako produkt expertní inženýrské lokalizace a ekonomického fantasmatu, je zpochybněna, fragmentována a lokalizována (Carse, 2014; Strava, 2023). Porozumět povaze a důsledkům těchto velkých staveb je obecně obtížný úkol. Infrastrukturní projekty jako je VRT prochází napříč složitou geografii měřítek a vztahů, a dávají vzniknout politickým konfliktům o různé intenzitě i diskurzivní šíři. Právě tyto momenty je ale činí zajímavé i z hlediska sociálních věd. Jak píše Appel et al. (2018, s. 3-4):

„Materiální a politický život infrastruktur často podkopává narativy o technologickém pokroku, liberální rovnosti a ekonomickém růstu, a odhaluje křehké a často násilné vztahy mezi lidmi, věcmi a institucemi, které je řídí nebo zajišťují. Toto napětí – mezi aspirací a selháním, zajištěním a zavržením, technickým pokrokem a jeho rubem – činí z infrastruktur produktivní místo pro zkoumání konstituce, udržování a reprodukce politického a ekonomického života“.

Výše uvedenou citaci lze mírně pozměnit a posunout tak jádro našeho zájmu od obecnějších struktur k oblasti vytváření produktivních významů: *toto napětí činí z infrastruktur produktivní místo pro zkoumání konstituce, udržování a reprodukce našich představ o budoucnosti*. Zvláštní, nicméně podnětnou povahu je možné vykázat také na temporalitě infrastruktur, potažmo jedné z jejich modalit. Velkou část života megaprojektu zabírá složitý a zdlouhavý proces, obnášející plánování, financování, schvalování regulačními orgány, změny původních návrhů, odkládání, vyjednávání, nesouhlas atd. Jednoduše řečeno přípravy. Už v této fázi přípravy si v rámci dotčených skupin a míst žije megaprojekt vlastním životem; v modu, který antropologové Ashley Carse a David Kneas (2019, s. 17) označují pomocí konceptu „*přítomné absence*“. Plánované, pozastavené, zpožděné nebo zrušené projekty jsou podle nich spíše normou než výjimkou (ibid., s. 9). Nemají tudíž dopady nebo výsledky pouze po svém dokončení, ale i před a během procesu plánování (srov. Bovensiepen a Yoder, 2018, s. 382). Ještě před dokončením působí coby symptomy budoucnosti a generátory příslibů.

Současně budeme postupovat i v opačném směru a ptát se, co a jakým způsobem nám lokalizované případy infrastrukturních projektů odhalují o dotčených místech samých. Někteří aktéři totiž skutečně využívají téma infrastruktury jako prostor pro vznášení i zpochybňování politických nároků (Appel et al., 2018, s. 3), které se jí samotné vůbec

týkat nemusí. Ústí nad Labem je podle některých respondentů v jakémsi mezistavu, kdy „hledá svou budoucí významovou pozici a náplň“ (Žambochová⁴ in Re-vize Ústí, 2018). Mým cílem je pak zjistit, do jaké míry plánovaný terminál tuto náplň poskytuje, jaký nabízí horizont budoucnosti i vektor/atraktor jednání a smýšlení. Ptám se také, jak se podílí diskurzy spjaté s VRT na tom, co antropolog Felix Ringer (2018, s. 14) označuje jako „místní ekonomie znalostí: kolektivní výměna a zpochybňování myšlenek a názorů na město a jeho budoucnost“. Situace infrastrukturního příslibu a s ní související konkrétní místní výměny a střety, dělají z města objekt poznání a podněcují „osobní i veřejnou produkci, výměnu a šíření znalostí o něm“ (ibid., 2018, s. 18). Podobně jako Ringera mě zajímají epistemické a konceptuální důsledky tohoto procesu. Je tedy třeba poukázat na ty diskurzivní formace, které v jednotlivých výpovědích a narativech (mikrostruktura) mobilizují řadu předpokladů spjatých se sémantickými a symbolickými makrostrukturami jako jsou město, infrastruktury, EU apod., a uvádí do pohybu i jejich chronopolitický rozměr (horizonty představ, aspirací apod., které ve výsledku formují možnosti jednání). Ptám se tedy i následujícím způsobem: Jak se politické vyjednávání infrastruktur stává diskurzivní situací pro vyjednávání budoucnosti města?

Z logiky megaprojektů také vyplývá fakt, že se jejich prostřednictvím do vzájemných vztahů dostanou jinak nesourodé skupiny aktérů s rozličnými zájmy (Carse, 2014). Geografové Jan Píša a Kristýna Rybová (2021, s. 33) v případě ústeckého terminálu tvrdí, že intenzita pozitivních změn, které VRT přinese „bude do jisté míry záviset na schopnostech, ochotě a koordinaci zájmů důležitých národních, regionálních i lokálních aktérů“. Objevuje se zde tudíž můj analytický problém, a sice způsob stanovení spojitosti mezi oddělenými událostmi, aktéry, měřítky a diskurzy. Na jedné straně máme rámec samotného města, na straně druhé infrastrukturní megaprojekt, který tento rámec rozšiřuje o externí vlivy a různé analytické výhonky, které je třeba vzít v úvahu. Zaměřím tedy pozornost na „formy časového bilancování a interakce“, ke kterým dochází, pokud jsou zapojení aktéři „vtahováni do vztahů prostřednictvím infrastrukturních projektů“ (Carse a Kneas, 2019, s. 14). Jedná se o určitou dočasnou agregaci multiplicity: „dočasnou zónu mezi začátkem projektu a jeho završením“ (Gupta, 2018, s. 70). Můj výzkum se však nesnaží nalézt normativní rozměr pro nastavení nejlepší možné koordinace zájmů za účelem zvýšení intenzity možných pozitivních změn, jak k tomu směřují výše citování Píša

⁴ Architektka Jitka Žambochová, dnes Bochet, se v mé práci objeví několikrát. Abych předešel zmatkům v citování, ponechávám v práci její rodné příjmení.

a Rybová. Tato rámcová událost není něco pevně daného, něco, v čem „Každý má nějakou roli“ a „snaží se to dělat nejlíp“⁵. Jak také píše antropolog Gregg Hetherington (2014), infrastrukturní projekty zapojují lidi do společenství aspirací a úzkosti. Toto dočasné společenství je tedy mým výzkumným terénem, zdrojem chronopolitických strategií a představ o budoucnosti města, které jsou podnícené infrastrukturním příslibem.

Proč se podobným tématem vůbec zabývat? Přípravované a nerealizované infrastrukturní megaprojekty se – nezávisle na tom, kdo a za jakým účelem je chce realizovat – mohou stát „osami sociálních světů a místy, kde se časové souvislosti nepředvídatelným způsobem zauzlují a přetvářejí“ (Carse a Kneas, 2019, s. 10). Mohou se stát místy důležitými pro výzkum naší sociální a kulturní reality v momentě jejího vyvstávání. Ale i místy politicky podnětnými co se alternativních představ a vizí o dalším směřování společnosti týče. V tomto bodě se stávají zajímavým pro mě i na rovině osobní. Město Ústí nad Labem je moje rodné město a jeho další osud mi není tak úplně lhostejný. Dlouhodobě město prochází krizí (ostatně jako skoro celý Ústecký kraj), související s nekompetencí či kriminálními praktikami politických zástupců či s důsledky strukturálních znevýhodnění vyplývajících z dlouhodobé ekonomické, sociální a environmentální exploatace kraje. Ústí nad Labem a Ústecký kraj tak bývá mnohdy zobrazováno za použití příměrů jako je „město omezených nemožností“, „Kongo severu“ či „Vytěženéj kraj“.⁶ Realita ale není pro mnohé tak temná a neustálá exotizující stigmatizace Ústecka ničemu nepomáhá. Každopádně, pokud si dovolím vstoupit zde do polemické pozice, mohla by to být o něco lepší. Objeví-li se na lhostejném a tvrdém horizontu budoucnosti regionu nějaká konkrétněji formovaná naděje, je třeba zbystřit. Přichází skutečně změna k lepšímu? Nebo jde zase jen o planý poplach, který v horším případě skončí korupční kauzou a v tom lepším prostě vyvane? Tato diplomová práce mimo jiné vychází právě i z tohoto momentu osobního zájmu a potřeby zhodnotit, nakolik k příslibům vysokorychlostní trati můžeme přistupovat vážně a do jaké míry si zaslouží kritiku. Jde ale také o obecněji platnou, antropologicky motivovanou snahu prozkoumat, odkud a za jakých podmínek se v České republice dostává naděje na lepší budoucnost(i) a jaké na sebe bere (významové) formy.

⁵ Tak se vyjádřil architekt Jan Jehlík na poloveřejné konferenci *VRT ve městě nejsou jen perony*, která proběhla dne 13. 5. 2022 na půdě FA ČVUT. K akci viz dále v práci.

⁶ Jedná se o příměr z, případně přímo tituly třech nedávno vydaných knih: *Tři kapitoly* (2020) básníka Daniela Hradeckého, *Kongo severu: Oblasti, kde nic není* (2023) umělce Jiřího Černického a *Vytěženéj kraj* (2019) spisovatelky Veroniky Bendové.

Pokud je mi známo, pohledem antropologie se problematice vysokorychlostní trati v ČR zatím nikdo nevěnoval. Nikdo se nejspíš nepokusil narativy, které výstavbu doprovází a které jsou přísliby rozvoje saturovány, zkoumat jako kulturně a sociálně formované a formující; tj. zkoumat dopravní infrastrukturu jako oblast nesoucí, generující a podněcující tvorbu kulturních významů a představ o budoucnosti. Antropologické uchopení tématu jde tak daleko za hranici ekonomistického myšlení, které je často v jádru debat o přínosech či hrozbách infrastrukturních megaprojektů, a ekonomismus samotný chápe jako sféru sociálně a kulturně utvářených významů a interpretací. Přínos a relevance mé práce tedy může vyplývat také z toho, že zdánlivě neutrální a technicistní infrastrukturu zasazuje do kontextů otázek po tom, co naši společnost – přeneseně i doslova – drží pohromadě. Jak již bylo zmíněno, domnělá samospásnost infrastrukturních řešení společenských výzev je pro antropologa vždy podezřelá a hodna kritického zkoumání.

Následující kapitola se stručně věnuje problematice plánované výstavby vysokorychlostní trati v České republice. Ve třetí kapitole představím teoretická východiska práce. Definuji pojem infrastruktura a představím způsoby, jakými k jejich zkoumání přistupuje sociální a kulturní antropologie, příp. ostatní sociální a historické vědy. Představím také literaturu definující čas primárně jako sociální, kulturní a politický fenomén a tzv. chronopolitiku. Součástí kapitoly je také drobná terminologická poznámka týkající se pojmu město a vymezení způsobu, jakým s tímto pojmem v textu pracuji. Čtvrtá kapitola se věnuje metodologii práce, a sice diskurzivní analýze. Soustředím se v ní přitom na časové a budoucnostní rámce jako na diskurzivní mechanismy. Kromě toho zde popisují také povahu zdrojů, způsob sběru a analýzu dat. Pátá kapitola představuje analytickou část práce. V jejím rámci se věnuji rekonstrukci diskurzivní produkce a chronopolitických strategií spojených s představami o budoucnosti Ústí nad Labem, podněcenými příslibem terminálu vysokorychlostní trati. Kapitola je rozdělena na dva větší celky. První z nich, *5. 1 Diachronní analýza*, je chronologickým přehledem těchto představ a retrospektivní kontextualizací výzkumného problému. Druhý celek, *5. 2 Příklady chronopolitiky: strategie a vize* představuje dominantní příklady chronopolitické diskurzivní produkce. V závěru práce shrnuji své poznatky a vztahuji výsledky analýzy k cíli a výzkumným otázkám práce. Kromě toho reflektuji průběh vlastního výzkumu a nastiňuji další možné oblasti bádání.

2 Vysokorychlostní železnice a Česká republika

Česko už desítky let hledá velkou rozvojovou investici. Kanál Dunaj–Odra–Labe už byl zřejmě odepsán, nové atomové reaktory jsou stále v nedohlednu. Pojd'me zkusit železnici, zvláště když existuje, byť zatím nezávazný, příslib financí z Evropské unie.

Publicista Petr Holub (2022)

Je sobota 11. května 2022, 27 stupňů Celsia, 9:30 ráno. Se zpožděním dobíhám rozpáleným městem na třetí nástupiště ústeckého hlavního nádraží. Do Ústí nad Labem přijíždí, resp. je z Francie dotažena, legendární vlaková souprava TGV PSE, evropský „průkopník vysokorychlostní dopravy“ s rekordem rychlosti 381 km/h. Po tom, co si vlak odbyl v rámci železničního veletrhu Rail Business Days svou návštěvu v Brně a dalších městech, zastavuje i v severočeské metropoli. Cílem celé akce inscenované Správou železnic (SŽ), v hodnotě 9,3 milionů Kč a za spolupráce dalších stavebních, technologických a projektantských sponzorů, jejichž reklamní bannery se lenivě kymácí v letním větříku (o rychlosti přibližně 8 km/h), je prý především propagace tohoto druhu dopravy v tuzemsku. Slovy generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody: „*Příjezd soupravy TGV je symbolem a také prostředkem, jak veřejnosti přiblížit proces přípravy nových tratí a předat podrobnosti, které od nás lidé očekávají*“ (Sůra, 2022a).

Pracně si tedy prodírám cestu početným davem k provizorně vymezenému informačnímu spotu u nově zrekonstruovaného výtahu na nástupišti. Ten okupuje člověk nejzasvěcenější, Ing. Pavel Hruška, člen odboru přípravy VRT, konkrétně pak vedoucí přípravy úseků Praha – Drážďany a Praha – Wrocław. Po jeho pravici tabule s dojezdovými časy vlaků mezi krajskými městy a Prahou, po jeho levici výhledová doba realizace jednotlivých úseků. V šumu projíždějících vlaků Hruška trpělivě odpovídá na otázky. Seznamuje nás s technickými detaily, vyvrací mýty, dává k dobru příklady. Zdůrazňuje výhody a přínosy železnice budoucnosti. Protože o budoucnost tu jde především. Na chvíli se mezi mne a tabuli dostane postarší pár; muž si prohlíží se zaujetím lokomotivu TGV, přičemž žena do něho po chvíli dlobne s tím, že se má dívat na tabuli s harmonogramem výstavby, „*tohle je důležité*“. Anekdota. Nikoli však ta kreslená v novinách, ale anekdota *reprezentativní* pro můj výzkum. *Tohle* (někým rozvržený čas zásadních změn v životech tisíců lidí), a nikoli *tohle* (depolitizovaná a možná i něčím působivá metonymie železničního aparátu) je skutečně tím, o co tady jde.

Nakonec se přesouvám do spodního patra nádraží k infocentru, které současný ministr dopravy Martin Kupka slavnostně otevřel již v březnu 2022, a kde „na dotazy (...) zájemcům odpoví vyškolený personál a k dispozici jsou i informační panely, které ukáží přípravu této přeshraniční vysokorychlostní tratě ze všech úhlů“ (MDČR, 2022). Prosmýknu se okolo výstavky s odvrtnou horninou (z průzkumu podloží německé části možného budoucího Krušnohorského tunelu) k 3D modelu Krušnohoří s historických přehledem plánovaných tras a u přeblikávajících čar videodioramatu na chvíli odpočívám. Na informačním pultíku se tentokrát v klidném, klimatizovaném vzduchu *nevlní* vlajčky česko-německo-evropské spolupráce.

V historii příprav VRT v České republice (a v českém kontextu není jiná, než taková historie) na sebe snad žádná jiná událost nestrhla tolik veřejné pozornosti jako ta s TGV. Martin Kupka opakovaně zdůrazňoval, že je nutné celou věc vnímat jednak jako pozvánku k tématu, jakýsi první průnik velké části nezasvěcené veřejnosti do světa rychlovlaků; jednak jako symbol státního závazku a signál, že to s dráhou myslí vážně. Novinář Jan Sůra (Aktuálně.cz, 2022) tuto symbolickou rovinu ironicky převrací:

„Objednávka vysloužilého TGV je současně nechtěným symbolem zoufalosti české železnice. Jako její budoucnost se bude v Česku ukazovat čtyřicet let stará jednotka. Mili občané, podívejte se, kde byl vyspělý svět před čtyřiceti lety. Vlak jistě bude zajímat železniční fanoušky, ale ti dávno nepotřebují o smyslu vysokorychlostních tratí přesvědčovat. Správa železnic nemá suplovat Národní technické muzeum“.

Světové prvenství v realizaci vysokorychlostní trati patří k roku 1964 Japonsku, v současnosti se však pozornost světa obrací především k Číně. A i když je VRT jen dílčím aspektem v širším rámci čínské infrastrukturní (geo)politiky, především pak nechvalně známým projektem *Jedno pásmo, jedna cesta*, „vystupuje jako předvoj čínské infrastrukturní politiky“ (Pun a Chen, 2023, s. 872). Ironicky se tak symbol evropské a západní modernity přelévá do geopolitické agendy, která se snaží především pomocí ekonomických nástrojů, jako je financování a výstavba velkých infrastrukturních projektů, narušit globální hegemonii západu (Mendes, 2018). V Evropě se vysokorychlostní tratě začaly rozvíjet v reakci na ropnou krizi koncem 70. let minulého století (ECA, 2018, s. 11), ale i v reakci na potíže spojené se silniční dopravou (Roth, 2022, s. 2). Nejprve ve Francii a Itálii, následně např. v Německu, Španělsku a Velké Británii. V počátečních fázích

probíhal rozvoj VRT převážně na národní úrovni. Evropská unie jako poměrně nová teritoriální a správní jednotka začala poskytovat podporu evropským železničním projektům teprve v souvislosti se zřízením transevropské dopravní sítě (TEN-T) na počátku 90. let. Význam vysokorychlostní železnice v EU nicméně v posledních letech vzrostl, a ta rozvoj VRT podporuje různými prostředky jako jsou opatření technické harmonizace, bezpečnostní systémy (ETCS) a i finance. Rok 2021 byl dokonce vyhlášen *Evropským rokem železnice (European Year of Rail)*, přičemž záměrem tohoto kroku bylo podnítit diskuzi o přínosu železnice k *Zelené dohodě pro Evropu* a upoutat pozornost na uplatňování tzv. čtvrtého železničního balíčku, jehož cílem není nic menšího než vytvoření integrovaného „*železničního prostoru, odstranění zbývajících institucionálních, právních a technických překážek a podpora hospodářského růstu*“ (EP, 2021). Jak kriticky poznamenává antropoložka Natalia Buier (2020, s. 1604), v době, kdy jsou ostatní módy dopravy závislé na fosilních palivech pod drobnohledem, se VRT stává „*příslibem bezproblémového, kapitalismem řízeného technologického řešení dnešních problémů mobility a životního prostředí*“. Jiné výzkumy v podobném duchu zase zdůrazňují, že „*ekologičtější*“ dopravní prostředky a politiky nejsou nutně sociálně inkluzivní (Strava, 2023; Dobruszkes et al., 2022). Navzdory oficiálním pozitivním narativům spojeným s VRT najdeme i případy překračování nákladů a nadhodnocování poptávky (Beria et al., 2018). Některé země střední a východní Evropy, včetně České republiky, se nicméně touto politikou EU v oblasti infrastruktury řídí po svém, zřejmě však zcela v souladu s evropským volnotržním rozměrem kohezní a integrační politiky. Tyto členské státy stojí na jedné straně před výzvou modernizovat železniční infrastrukturu, na straně druhé je pro ně důležité nastavit svou politiku tak, aby byla vhodná pro získání finančních prostředků z EU. Primárním diskurzem VRT je v těchto státech hospodářský rozvoj, teprve pak ekologické ohledy. Otázka šetrnosti k životnímu prostředí a udržitelnosti slouží spíše jako jakési morální ospravedlnění (viz Buier, 2020). Značná mediální pozornost je nyní soustředěna na Polsko, které v současnosti svůj imperativ růstu i národní hrdost realizuje především prostřednictvím megaprojektů (EuropaProperty, 2023) včetně VRT (Zurkowski, 2018); přičemž jak současná vláda České republiky, tak i veřejnost začíná používat narativ zaostávání za polským hospodářským zázrakem, jenž by snad snesl shrnutí „*v Polsku se staví, Česko spí*“ (Štěpánek, 2023; ke kritice viz Šitera, 2023).

Historie vysokorychlostní železnice u nás je především historií její přípravy, odkladů, plánování, aspirací, očekávání a zklamání. Pomineme-li první studie

Československých státních drah (ČSD) ze 70. a 80. let (Krejčířiková, 2003), o výstavbě rychlotratí v Česku se mluví už od 90. let minulého století, kdy byla založena *Akciová společnost vysokorychlostní a modernizované železnice*. V roce 1995 byla vypracována studie *Územně-technické podklady – Koridory VRT v ČR*, která byla následně odsouhlasena Ministerstvem dopravy. Od té doby se projektem nikdo příliš nezabýval. Železnice prohrávala infrastrukturální válku se silniční dopravou, čemuž napomáhala i porevoluční změna dopravní politiky státu (Nigrin, 2020). A tak v roce 2002 mohli docenti z dopravní fakulty ČVUT Bohumil Kubát a Lukáš Týfa napsat, že „v dnešní době se za dopravní novostavby páteřních systémů pro vysoké rychlosti a kapacitu považují pouze dálnice – VRT jsou utopií“ (Kubát a Týfa, 2002, nestránkováno). Od roku 2004, v souvislosti se vstupem do Evropské unie a její dopravní politikou, a v letech 2006 až 2007 však dochází k přehodnocení dobové koncepce VRT. Začíná se pracovat na aktualizaci koordinační studie, která měla jako podklad pro územní plánování sloužit k minimalizaci variantnosti tras (to, jak následně vysvětlím, narušilo zařazení Ústí nad Labem na plánovaný úsek trasy RS4) a dalších aktualizčních studií. V roce 2008 byly v důsledku velké recese i změn na Ministerstvu dopravy práce na projektové dokumentaci opět pozastaveny. I přesto v roce 2009 podepisuje premiér Saska Stanislav Tillich s tehdejším českým ministrem dopravy Petrem Bendlem (ODS) memorandum o vybudování tunelu skrze Krušné hory na trati Praha – Drážďany – Berlín.

Až o pár let později, na konferenci *Vysokorychlostní železnice 2011 – důvody a přínosy* v Senátu ČR pro představitele veřejné správy, se diskuze o VRT zásadně proměnila. Tehdejší předseda Podvýboru pro dopravu, senátor Petr Pakosta naléhal, že absence rychlostních spojení z nás udělá „centrální periferii Evropy“; náměstek ministra dopravy Ivo Vykydal se pak odkazoval na dopravní agendu EU, která z ekologických důvodů železnici koncipuje jako klíčovou složkou dopravy budoucnosti (Šlegr, 2011; srov. Beran, 2011). V tom samém roce začalo Ministerstvo dopravy také používat pro VRT název *Rychlá spojení* (RS), což nezahrnuje pouze nové vysokorychlostní úseky (novostavby), ale také úpravu konvenčních tratí (do 200 km/h) a připojení regionálních sítí na tu vysokorychlostní. Celková koncepce tedy už nevychází z oné představy „letadel na kolejích“, ale snaží se působit jako nástroj regionálního rozvoje. V letech 2011-2012 se také začíná zvyšovat tlak ze strany spolkové země Sasko, s kterou vstupuje SŽ o tři roky později do spolupráce na studii proveditelnosti. Stínový ministr průmyslu a obchodu za ČSSD Milan Urban v té době prohlašuje – a není jediný, že: „Pokud nezačneme včas s

výstavbou vysokorychlostních tratí, stane se z nás skanzen Evropy a rychlovlaky budou jezdit mimo nás (...) Chceme-li udržet naši konkurenceschopnost, nesmíme stát bokem (...)
Budování rychlotratí prokazatelně zvyšuje ekonomický růst.“ (Sociální demokracie, 2013).
V letech 2013 až 2014 se v rámci nové politiky transevropské dopravní sítě a evropské koheze ustavuje osm hlavních koridorů TEN-T a trasa RS4 Praha – Ústí n. L. – Drážďany je jako součást Orient/East–Med definována coby prioritní (MDČR, nedatováno). Toto vymezení je zásadní, poněvadž se stává jak příslibem finančních prostředků z EU, a s tím spojených horizontů realizace, tak zasazuje celý projekt do příběhu o evropské kohezi a propojení kontinentu. *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020* zdůrazňuje ohrožení regionální konkurenceschopnosti za podmínek, kdy výstavba vysokorychlostních tratí mezi Berlínem a Vídní povede mimo ČR. Zároveň se posouvá předpokládaný začátek výstavby z roku 2020 na roky 2025 až 2035, realizace pak na rok 2040. Když psal pro časopis *Železniční magazín* manažer veletrhu *Czech Raildays* Stanislav Zapletal (2014, s. 1), že „*po letech diskusí konečně trochu blýská na lepší časy. Ale bude to běh na hodně dlouhou trať*“, měl nejspíš pravdu v obou bodech. Zhruba v té době se o projekt začínají zajímat ve větší míře i média; opakujícím se motivem je pak zaostávání Česka za světem co se realizace projektu VRT týče (např. *Česko se stalo skanzenem železnice; Česko zaostává o 50 let. A bude huř; Česku ujel vlak*), politická nekompetence i množící se konflikty způsobené netransparentním jednáním a takřka neexistující komunikací státu a Správy železnic. Vděčným tématem se VRT stává mezi lety 2016 a 2017, a to kvůli blížícím se volbám do parlamentu v říjnu 2017. Tzv. zakládací listinu společného *Evropského seskupení pro územní spolupráci* v rámci vybudování VRT podepsali v dubnu 2016 na krajském úřadě v Ústí nad Labem političtí zástupci Česka a Německa. Český ministr dopravy Dan Ťok k tomu dodal, že „*Česká republika musí být propojena se světem a nemůže zůstat izolovaným ostrovem v Evropě. (...) Nesmí se nám stát to, co s dálnicí D8*“ (ÚK, 2016a). Výstavbu tratí a mezistátní spolupráci také podpořila německá kancléřka Angela Merkelová. Tehdejší premiér Bohuslav Sobotka (ČSSD) se zúčastnil několika jednání se zástupci německých spolkových zemí i železničních odborů a navenek tak vyjadřoval politickou vůli státu VRT realizovat. Ještě v posledních měsících Sobotkova úřadu se v českých médiích objevily fotografie z jeho cesty slavným rychlovlakem Šinkansen při červnové návštěvě Japonska, doprovázené jeho slovy: „*Šinkansen je pojem i v Evropě, a když člověk vidí, jak je v Asii běžné cestovat rychlovlaky, tak ho docela mrzí, že ve střední Evropě jsme takhle pozadu*“ (Echo24.cz, 2017). Zároveň se objevuje politický

tlak na prosazení VRT jako záležitosti veřejného zájmu, což by mohlo podle některých zamezit známému nešvaru demokratického systému *pro tempore* s jeho čtyřletými cykly (srov. Linz, 1998). V tomto duchu se k věci vyjadřuje Petr Šlegr, ředitel Centra pro efektivní dopravu (CEDOP) a jeden z největších zastánců a lobbistů VRT u nás: „*bez zákona hrozí, že budeme s každým dalším ministrem začínat v bodě nula*“ (Hruška, 2015). Se závazným rozhodnutím o výstavbě trati a její přibližné podobě přišla SŽ v roce 2017, společně se schváleným dokumentem *Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*, jenž slouží jako koncepční podklad pro rozhodnutí vlády, srovnání alternativ, zhodnocení rizik a finančních zdrojů, i vymezení hlavních cílů, mezi které bude patřit také napojení Ústí nad Labem.

V současnosti Ministerstvo dopravy připravuje VRT pod značkou Rychlá spojení (RS) a svou filozofii shrnuje heslem „*od tras ke spojení*“ (Vysokorychlostní železnice, nedatováno). Jde o rozlišení jednak terminologické, kdy VRT označuje infrastrukturní novostavby, zatímco RS představuje „*provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR*“ (SŽ, 2023b), ale i koncepční. Model RS rámuje VRT především jako zlepšení dopravní obslužnosti regionů a rozvojový impuls primárně zaměřený na jejich hospodářskou obnovu; očekává se také, že povede k jejich větší ekonomické integraci s Prahou. Co se předpokládaného začátku výstavby týče, mluví se o roce 2025 nebo 2026 (Baroch a Bazgier, 2023). Prvním úsekem by měla být VRT Jižní Morava (Brno – Vídeň – Bratislava), konkrétně pak její část Brno – Rakvice, která je zatím v procesu EIA. Jedná se prý o nejméně náročný úsek (ibid.), což se však nedá říct o mnou studovaném koridoru RS4, při kterém se v současnosti vyjednává řada variant trasování a žádost o aktualizaci územního rozvoje jako důsledek změn v územním plánování po rozhodnutí napojit na trasu i město Ústí nad Labem (viz *Analytická část*). Přesto ještě v roce 2019 ředitel SŽ v jednom z rozhovorů prohlásoval, že „*Společenská poptávka je největší u trati do Drážďan, u níž bychom se napojili na evropskou síť. Ta by mohla ,vyhrát*“ (Pavec a Svoboda, 2019).

Nejdůležitější pozitiva nové infrastruktury prezentuje SŽ jako následující: zvýšení kapacity stávajících tratí; odstranění „úzkých míst“ na infrastruktuře; snížení dopadů dopravy na životní prostředí, především co se emisí týče; oddělení dálkové dopravy od regionální a nákladní; obnova konkurenceschopnosti železniční dopravy; zvýšení technologických standardů a digitalizace i konvenčních tratí; další zlepšení kohezní politiky EU na kulturní, hospodářské či politické rovině; a již zdůrazňovaná koncepce RS

(Rychlá spojení) stojící na zlepšení dopravní obslužnosti regionů a podpoře jejich ekonomického růstu a rozvoje (SŽ, 2023).

Pro megaprojektům vlastní rozsáhlost a množství kritických faktorů se jejich stavba často dělí do několika fází. Antropoložka Susann Baez Ullberg (2023) tuto časovou konstituci megaprojektů nazývá interpunkční projekce, tedy dynamika mezi předpokládanou časovou osou projektu a procesem jeho neustálých přerušování (což často vede ke zpoždění a zvyšování nákladů). Nebo bychom také mohli říci „salámová metoda“⁷. Koridor VRT RS4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, který mě v práci zajímá, je pak podle oficiální dokumentace k roku 2022 rozdělen na čtyři části, z nichž některé mají ještě řadu různých variant. První má být realizován úsek Praha – Litoměřice (VRT Podřipsko). Jako druhá na řadu má přijít odbočná trasa větvicí trať směrem do Podkrušnohoří na Most (VRT Poohří). Třetím úsekem je pak Ústí nad Labem – státní hranice CZ/DE, který se připravuje ve spolupráci s německými drahami a spočívá v proražení tzv. Krušnohorského tunelu na německou stranu (přesněji řečeno z německé strany) směrem na Drážďany (Krušnohorský tunel). Čtvrtá a poslední etapa, má pak Středohorským tunelem propojit Litoměřice a Ústí nad Labem (VRT Středohorský tunel). Podle oficiálních stránek SŽ jsou termíny jednotlivých přípravných a realizačních kroků následující:

1. Podřipsko

Územní rozhodnutí: předpoklad 2023

Zahájení stavby: předpoklad 2027

Uvedení do provozu: předpoklad 2030 (SŽ, Nedatováno-a)

2. VRT Poohří

Uvedení do provozu: předpoklad 2035 (SŽ, Nedatováno-b)

3. Krušnohorský tunel

Územní rozhodnutí: předpoklad 2024

Zahájení stavby: předpoklad 2028

Uvedení do provozu: předpoklad 2038 (SŽ, Nedatováno-c)

⁷ Právě těmito slovy označil dosavadní postup SŽ na jedné z mála veřejných diskuzí ohledně VRT s názvem *Vysokorychlostní trať a její výzvy* dne 10. 5. 2023 ústecký politik a podnikatel Martin Hausenblas. Své tvrzení ještě zdůraznil tím, že „jenom čekání nás stojí sto padesát miliard ročně (...) proto se věci dělají rychle, aby se náklady udržely pod kontrolou“.

4. VRT Středohorský tunel

Územní rozhodnutí: předpoklad 2034

Zahájení stavby: předpoklad 2038

Uvedení do provozu: předpoklad 2045 (SŽ, Nedatováno-d)

Termíny nelze brát jako závazné. O tom, že se tyto odhady neustále mění, se lze snadno přesvědčit. Například v roce 2016 se počítalo s rokem 2020 jako možným začátkem výstavby prvního úseku Praha – Drážďany (MDČR, 2016). Pokud nahlédneme do technické studie, konstruovanost a kontextualita těchto „liniových“ staveb vystoupí ještě více do popředí, když si uvědomíme, že jejich realizace lineární směr Praha-Drážďany neopisuje. Všimněme si, že úsek Středohorský tunel by se měl stavět jako poslední, po dlouhou dobu bude tedy mezi Krušnohorským tunelem a Středními Čechami rozsáhlá mezera. Každý z těchto úseků má také své kritické body související s nesrovnalostmi v územním plánování, výkupy pozemků, bariérovým efektem v krajině, odporem dotčených obcí apod.

Klasickým předpokladem plánování i propagace megaprojektu podobného ražení je jeho časové a finanční ohraničení. V projektové dokumentaci tyto veličiny často nabývají objektivního statusu. Výstavbu provází řada kalkulací finančních nákladů a ekonomického hodnocení v rádech desítek let (otázka výnosového procenta), ustanovují se rezervy v případě inflace, po ruce jsou krizové scénáře, input-output analýzy apod. Jak ale víme z antropologické literatury, vývoj megaprojektů není oblastí „*upřímných počtů*“ (Flyvbjerg et al., 2003, s. 5) a tyto nástroje včetně dalších „vábniček“ bývají součástí toho, co antropoložka Anna Lowenhaupt Tsing nazvala ekonomikou zdání (*economy of appearances*); podnikání zaměřené na investice opakovaně vytváří spektakly jako nezbytnou pomůcku pro získávání investičních prostředků: „*zisk je třeba si nejprve vyfantazírovat, aby bylo možné jej vytěžit; možnost ekonomické efektivity je třeba vyvolat podobně jako ducha, aby přilákal publikum potenciálních investorů*“ (Tsing, 2000, s. 118). V konkrétním případě vysokorychlostních tratí často dochází k nadhodnocení příjmů projektu a podhodnocení nákladů spojených s jeho zřízením a údržbou (Veebel, 2019, s. 18; srov. Flyvbjerg, 2017).

S těmito stavbami je také spojen demokratický deficit. Jak píše Flyvbjerg et al. (2003, s. 5), „*navrhovatelé projektů se často vyhýbají zavedeným postupům dobré správy,*

transparentnosti a účasti na politickém a správním rozhodování a porušují je, buď z vlastní neznalosti, nebo proto, že tyto postupy považují za kontraproduktivní pro zahájení projektu“. V záležitosti příprav české VRT docházelo k zásadním chybám při zadávání zakázek, objevila se také obvinění z kartelových dohod (Sůra, 2018; iDnes, 2020); přípravu zásadních dokumentů provázely zmatky a nejasnosti. Velmi často byla kritizována komunikace s obcemi ze strany SŽ, kdy jim informace o plánované výstavbě chodí pozdě, a to v podobě neohlášených geodetických průzkumů (Zdopravy, 2021), či jim vůbec žádné nepřišly; výstavba předložena jako nezvratný fakt. Koneckonců, obce nebyly přítomny ani vlastnímu plánování trasy přes jejich územně vymezené oblasti. To se v současnosti v rámci (strategických?) snah SŽ o lepší komunikaci a díky tlaku ze strany obcí mění. Nicméně, snahy ze strany SŽ a státu o urychlení výstavby vedly k řadě legislativních změn, které mohou mít negativní vliv na demokratický charakter územní politiky ČR. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda se nechal slyšet, že *„legislativní systém ČR (...) se nemůže srovnávat např. s čínskou státní politikou (sic!), jež dovoluje proces rychlého stavění mnoha kilometrů vysokorychlostních tratí“* (Bouška a Svoboda, 2020). Obdobně si povzdechl také vedoucí projektu vysokorychlostních tratí Jakub Bazgier, a sice že *„Schvalovací procesy je zkrátka potřeba změnit. Právě z toho pramení ta skepse, že všechno trvá tak dlouho“* (Baroch a Bazgier, 2023). Také to v současnosti vedlo k založení Výboru pro strategické investice a úspěšné snaze o protlačení novely liniového zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (VČR, 2023; Nádoba, 2023). Novela by měla mimo jiné urychlit procesy spojené se schvalováním záměrů i s výkupem pozemků, a schvalovací lhůtu strategických projektů zkrátit podle evropských směrnic na čtyři roky. Obecně je pak novela legitimizována jako další nástroj na státní úrovni, který má zjednodušit opatření pro realizaci transevropské dopravní sítě TEN-T, s tím, že s dokončením hlavní sítě EU počítá v roce 2030 (VČR, 2023). Proti novele liniového zákona se objevil také odpor samospráv a veřejnoprávních organizací (Nádoba, 2023; Klézl, 2023).

Zásadním důvodem pro moje rozhodnutí rámovat výzkum chronopoliticky spočívá především v silném performativním vlivu plánované/očekávané/vyjednávané budoucnosti na dění v přítomnosti (srov. Oomen et al., 2022). Vidět to můžeme na řadě sporů a kontroverzí, které plánování VRT doprovází. Například přípravy územně-technické studie trati z Prahy do Benešova s rokem 2013 uvrhly majitele pozemků v obcích Říčany a

Čerčany do liminálního stavu čekání, ale i hrozby znehodnocení majetku. Jak píše novinářka Markéta Zikmundová (2013) pro iDNES.cz, „*Ač se nová trať jeví jako stavba budoucnosti, už teď dělá starosti obcím*“. Starostové na Kolínsku si stěžují, že „*Nápad postavit trať vznikl už kdysi dávno, desítky let to leželo, až teď to někdo oživil a snaží se to projednat ve zkráceném řízení. Na všechno jsou krátké lhůty, málo času na připomínky*“ (Plavecký, 2021). V Berouně se kvůli nejasnostem ve vedení trasy a vymezení územní rezervy v roce 2015 zastavily práce na novém územním plánu, což slovy tehdejší starostky znamenalo „*zakonzervovat určitá území, na nichž nikdo nic nepostaví*“ (Kočovský, 2015). V obci Vražkov se kvůli nejasnému vedení trati chodníky „*opravují jen v té části vesnice, která nepodléhá takzvané stavební uzávěře. V té druhé se radnice do podobných akcí raději nepouští. Vesnici totiž už pátým rokem paralyzují omezení spojená s plánovanou výstavbou vysokorychlostní tratě*“ (Pavec 2015). Obyvatelé chatové osady na Havlíčkobrodsku kvůli VRT „*žijí ve strachu z budoucnosti*“ (Saadouni, 2022). A takto bychom mohli pokračovat (ke konfliktu na Litoměřicku a Chlumecku viz *Analytická část*). Tento megaprojekt je zjevně také negativní motivací pro vznik řady formálních i neformálních občanských spolků a sdružení. V roce 2021 vzniká společné *Memorandum* zasažených obcí a dalších subjektů. Nejvýraznějšími členy jsou pak *VRTáci*, spolek obcí Litoměřicka a Podřipska *RozVRTaná Krajina*; spolek *FOCH (Fórum občanů Chlumecka)* či sdružení obcí a spolků *Koridor D8*, které se začalo formovat už v roce 2017 v reakci na negativní dopady výstavby dálnice D8. V mé práci není bohužel prostor se těmito fenomény věnovat, nicméně jde o témata, která bude dle mého názoru ještě třeba v sociálněvědním výzkumu a literatuře zhodnotit. V analytické části se přesuneme do Ústí na Labem, tedy do místa výzkumu, na kterém si detailněji vykážeme chronopolitické aspekty utváření diskurzu okolo české VRT.

3 Teoretická východiska

V následující kapitole představím definice pojmu infrastruktura a způsoby, jakými k jejich zkoumání přistupuje sociální a kulturní antropologie, příp. ostatní sociální a historické vědy, z kterých je třeba čerpat. Sociálněvědní výzkum infrastruktur se totiž ukazuje jako inherentně transdisciplinární, jak píše Appel et al. (2018, s. 29). Dále rozvinu chronopolitický rozměr výzkumu infrastruktur a za tím účelem představím a navážu na literaturu definující čas primárně jako sociální, kulturní a politický fenomén. Součástí kapitoly je také drobná terminologická poznámka týkající se pojmu město a vymezení způsobu, jakým s tímto pojmem v textu pracuji. Cílem je pak seznámit čtenáře se spleťtým a bohatým teoretickým pozadím výzkumu a zároveň načrtnout možné další směry bádání. Teoretické pozadí práce vychází primárně ze zahraniční literatury, v případě antropologie pak o oblast anglo-americké tradice kulturní a sociální antropologie. Pokud není u citace uvedeno jinak, všechny české překlady cizojazyčných textů jsou moje vlastní.

3.1 Antropologie infrastruktur

Já bych se nevydával nějakou experimentální cestou, která může vést k úspěchu, ale také nemusí. Já bych prostě šel tou prošlapanou cestou, o které víme, že funguje. A investice do infrastruktury, ty určitě fungují, všude po světě vidíme dobré příklady, takže tam musíme napnout síly.

Ekonom Štěpán Křeček (in Bastlová a Křeček, 2023)

Termín infrastruktura označuje širokou škálu systémů a služeb, které podporují nebo udržují fungování *moderní* společnosti a ekonomiky; stabilní prvky, které jsou nezbytné pro zajištění oběhu energie a zboží, (i)mobility a komunikace. V českém jazykovém, a vlastně i právním úzu⁸, spadají pod tento pojem inženýrské sítě (elektřina, plyn, kanalizace, voda, veřejné osvětlení), telekomunikační sítě (internet, telefonní sítě), dopravní komunikace (železnice, metro, silnice), vodní díla (přehrady), liniové stavby a produktovody (srov. Tlamková, 2022).

⁸ To, jak jsou věci vymezené v rámci právního diskurzu, často zásadně určuje jejich sociální, a tedy i politickou ontologii (Deakin, 2015).

Antropologický výzkum infrastruktur se zabývá jejich kulturním a sociálním životem; tím, jaké „*kulturní a politické formy života (...) generují*“ (Dawney, 2021, s. 408). Za tímto účelem je nutné vymezit se vůči jejich funkčnímu, technickému, ekonomickému či správnímu definování (které lze zkoumat jako diskurzivní rámce infrastruktur) a zaměřit se na analýzu toho, jak jako „*konkrétní sémiotické a estetické prostředky (...) vznikají a uchovávají v sobě formy touhy a fantazie a mohou nabývat až fetišistických aspektů (...) nezávisle na jejich technické funkci*“ (Larkin, 2013, s. 329). Antropologie infrastruktur se je tedy snaží v rámci analýzy a konceptualizace vymezit jako „*materiálně-sémiotické*“ objekty a souvislosti, skrze které je možné porozumět i dalším společenským procesům a nahlédnout je z netradiční perspektivy (ibid.; Carse a Kneas, 2019). V tomto rámci nejsou primárně vnímány jako artefakty, ale především jako „*dočasná ztělesnění sociálních, technických, politických, ekonomických a etických rozhodnutí, která se vytvářejí postupně v čase*“ (Niewöhner, 2015, s. 120).

Rostoucí zájem o infrastrukturu v sociálních a humanitních vědách je jak součástí obratu k materialitě (Larkin, 2018; Appel et al., 2018), tak do velké míry výsledkem interdisciplinárního prolínání s přístupy a koncepty ze *Science and Technology Studies* (STS) či teorie *Social Construction of Technology* (SCOT). Od tradičně pojatých analýz rozsáhlých technologických systémů (Hughes, 1983) se zájem přenáší i na jejich ontologii (Barua, 2021) či ontotvorné vlastnosti (Dawney, 2021), a končí u infrastruktury jako „*experimentální ontologie*“ (Jensen a Morita, 2017). Tato perspektiva otevřela infrastrukturu jako antropologicky užitečný koncept pro přemýšlení o aspektech vztahovosti, který je součástí lidské i více-než-lidské interakce. Původně striktně vymezený ekonomický a inženýrský pojem se otevírá řadě definic, které jsou mnohem komplexnější než v úvodu této kapitoly zmíněný výčet. Infrastruktura je „*živým*“ (*lively*) (Amin, 2014), nestálým časoprostorovým „*systémem substrátů*“ (Star, 1999) či „*svazkem vztahů*“ (Joniak-Lüthi, 2019), a to jak lidských, tak i těch více-než-lidských (Barua, 2021); multimodálním procesem budování a udržování vztahů (Carse, 2014); místem tvorby a montáže, variability i rozkladu (Appel et al., 2018). Lze ji vnímat jako „*proměnlivou směs uhlí, míst, elektromagnetických polí, počítačových programů, proudů elektronů, motivů zisku, tepla, životního stylu, jaderného paliva, plastů, fantazie o ovládnutí, statiky, legislativy, vody, ekonomické teorie, drátů a dřeva*“ (Bennett, 2010, s. 25), nebo může představovat odpověď na otázku po „*pohybu a konektivitě*“ (Mitropoulos, 2012). Obrátíme-li to, infrastrukturní vlastnosti na sebe mohou brát lidé (Simone, 2021), hranice

(Dijstelbloem, 2021), krajina (Carlson, 2013) či nakonec samotný čas (Besedovsky et. al., 2019).

Jak ovšem píše antropoložka Natalia Buier (2023, s. 48), za několik dekad, kdy se antropologie infrastruktur vymezuje jako subdisciplína se svými analytickými i epistemologickými specifiky, se pojem infrastruktura vyprázdnil tak, že pod něj lze zahrnout téměř cokoliv. Došlo podle ní ke zvláštnímu obratu od antropologického výzkumu infrastruktur k infrastrukturní antropologii, který vedl k povýšení infrastruktury z empirického objektu na analytický nástroj, epistemologický rámec a ontologii, což samo o sobě přetvořilo svět na nekonečný soubor infrastrukturních vztahů a jevů. Vytratil se tak politicko-ekonomický rozměr a co je důležitější, devalvovala se historická povaha této sociální formace. *„Zahrnout pod infrastrukturu všechny materiální podmínky možnosti života je krok, který zastírá vznik infrastruktury jako historicky specifické formy lidmi řízených zásahů do zastavěného prostředí“*, píše Buier (2023, s. 54).

Ve své práci, vzhledem k této kritice, nepovažuji za produktivní moment využití konceptu infrastruktury jeho implicitní otevřenost a heterogenitu z pohledu ontologicky zatížené antropologie, ale možnost pracovat s mocensky určenou produkcí diference a lokálně situovanými, ale globálně ukotvenými procesy socio-ekonomické cirkulace. K fenoménu je pak třeba přistupovat v úzeji vymezené historické genealogii. Infrastruktura se jako nový druh politické technologie objevuje ke konci 18. století⁹, a je jak ideologicky i prakticky zapojena do budování moderních národních států, tak postavena do role vlajkonoše ekonomického liberalismu (Easterling, 2016, s. 138). Mocenské elity národních států totiž milují infrastrukturní megaprojekty – představují klíčový komponent sociotechnické imaginace¹⁰ (Jasanoff a Kim, 2009) i hlavní politickou a teritoriálně správní mocenskou technologii. Modernizační aspekt infrastruktur v tomto ohledu úzce souvisí se správou populací rodících se moderních států, tedy s tím, čemu geograf Gediminas Lesutis (2022, s. 2437) s odkazem na Michela Foucaulta říká infrastrukturní biopolitika: státní zásahy založené na infrastruktuře, jejichž cílem je *„kontrolovat a uschopňovat*

⁹ Svě etymologické kořeny má pojem ve Francii 19. století. V rámci praxe stavebního inženýrství, v té době už plně etablované, odkazoval k organizační práci nutné při pokládání železničních tratí: *„bud' zřízení vozovky z podkladového materiálu (doslova pod kolejem), nebo jiné práce funkčně předcházející pokládce kolejí, jako je stavba mostů, náspů a tunelů“* (Carse, 2017, s. 27; srov. Rabinow, 1989).

¹⁰ Národní sociotechnické představy jsou *„kolektivně imaginované formy společenského života a společenského řádu, které se odrážejí v návrhu a realizaci vědeckých a/nebo technologických projektů specifických pro daný národ“* in Jasanoff a Kim (2009, s. 120).

obyvatelstvo k tomu, aby jednalo způsobem, který udržuje specifické formy sociopolitické moci“. Jak píše kulturní geografka Leila Dawney (2021, s. 408), energetické, vodohospodářské a dopravní projekty „budují národy: ohraničují, teritorializují a produkují pomyslná společenství“. Neslouží tak pouze k demonstraci rozvoje a modernosti, ale podporují také afektivní vazby občanské příslušnosti; generují příběhy, emoce, představy, a někdy nabývají až charakteru fetiše¹¹ (Larkin, 2013).

Liberálně buržoazní kapitalistická, ale i raná socialistická koncepce pokrokové modernity je tak přímo svázaná s pojmem infrastruktury jako se svou „archetypální figurou“ (Dawney, 2021, s. 406). Ostatně nebyla právě železnice kulturním symbolem civilizačního pokroku i revoluce (viz Schivelbusch, 2014; Badenoch a Fickers, 2010)?¹² Termín infrastruktura, „nabitý výhradně pozitivními konotacemi“ (van Laak, 2021) vymezoval, a stále vymezuje, opatření „nezbytná pro fungující ekonomiku a společnost, pro všeobecnou prosperitu a vysokou kvalitu života“ (ibid., s. 5), ale i nástroj plánování předvídatelnosti a funkčnosti, který „signalizuje modernistickou touhu učinit sociální a environmentální heterogenitu ovladatelnou a přístupnou standardizovaným řešením“ (Carse, 2017, s. 28). Tomu odpovídá i její specifické funkční a ideologické vymezení a z nich plynoucí rozpor. Témata spojená s infrastrukturami jsou tradičně na jedné straně depolitizována a přenechána v gesci expertním ekonomickým či inženýrským skupinám, na straně druhé jsou politicky vzývána jako nutná opatření „společnosti, která věří ve svou budoucnost a investuje do ní materiálně i symbolicky“ (van Laak, 2021, s. 3). Stejně tak jejich funkční odsunutí do pozadí nebrání tomu, aby se staly zdrojem politické imaginace i rétoriky (Larkin, 2018). Tato ambientní povaha věcí tiše pracujících v pozadí našich životů je ostatně výrazem úspěšnosti jejich depolitizace.

Velké infrastrukturní projekty jsou zásadním způsobem spojené s modernistickými představami o budoucnosti (Hetherington, 2017, Appel et al., 2018), především pak s osvíceneckou ideou pokroku, mobility a rozvoje; antropolog Brian Larkin o tomto zatížení

¹¹ U nás tuto úlohu zastupují především dálnice.

¹² Ambivalentní povaze moderny je nicméně vlastní, že železnice odkazuje také k temnější stránce „civilizačního projektu“, jak symbolizují její „vlaky, které nikdy nedojely, jako například předválečná železnice Berlín-Bagdád či mnohé úseky projektu německo-nizozemské trati Betuwe, které se nikdy nepostavily, čímž některá města a místa zmizela z mapy ‚evropského‘ pokroku, nebo se, podobně jako vlaky v brutální mašinérii holocaustu, nikdy nevrátily“ (Badenoch a Fickers, 2010, s. 1).

mluví jako o „*nesnesitelné modernitě infrastruktury*“¹³ (2013, s. 332). Po druhé světové válce se infrastruktura stala konceptuálním i materiálním vehiklem jak vnitřních záležitostí národních států a programů jejich hospodářské obnovy, tak agendy nadnárodní vojenské koordinace a mezinárodního hospodářského rozvoje (NATO, RVHP, ESUO) (ibid.; srov. Carse 2014). K tvrzení sociálního teoretika Williama Daviese, že „*keynesiánství pěstovalo smysl pro pokrok jako kolektivní časovou zkušenost, kterou nejvýrazněji (...) reprezentuje ikona makroekonomie, růst HDP*“ (2018, s. 15)¹⁴ je nutno dodat, že tímto symbolem i nástrojem byly právě i výrazné veřejné investice do infrastruktur. Obdobně se v zemích východního bloku pokračovalo v aplikaci slavného Leninovy teze, a sice že „*komunismus je sovětská vláda plus elektrifikace celé země*“ (Coopersmith, 2016). Sovětský svaz ostatně infrastrukturních projektů využíval také jako součásti své tzv. přátelské pomoci v zemích třetího světa (Trecker, 2020), ale i jako kolonizačního nástroje např. ve střední Asii (Högselius, 2021). I v československém kontextu v raných padesátých letech dochází k aplikaci tzv. stalinského plánu přetvoření přírody, tedy snaze komunistické technokratické elity o komplexní transformaci společnosti a přírody jako socioekonomického celku skrze „*velká díla socialismu*“ (Olšáková a Janáč, 2018). Tyto formy veřejné infrastruktury jsou zpochybňovány z řady důvodů od konce šedesátých let na Západě, a o dekádu později i na druhé straně železné opony. Na jedné straně jde o tlak nově se prosazující neoliberální praxe spolu s privatizací (Weber, 2002), na straně druhé o kritiku technokratického způsobu vládnutí a dožadování se participace či polycentrických forem správy. V neposlední řadě se do popředí dostávají dosud přehlížené environmentální a bezpečnostní roviny spojené s infrastrukturními megaprojekty (van Laak, 2001; Matern, 2017; Spurný, 2019; Sommer a kol., 2019).

¹³ „*The unbearable modernity of infrastructure*“. Mohli bychom přeložit také ve smyslu *neudržitelná modernita infrastruktury*.

¹⁴ HDP se ostatně později se svou exponenciální křivkou stalo zásadním poválečným chronopolitickým nástrojem. Jak píše politolog a arabista Timothy Mitchell (2014, s. 494): „*Fenomén růstu, znázorněný jako růst HDP, tvořil na ploše grafu čáru stoupající zleva doprava. Čára počínala v minulosti, procházela současností a promítala se směrem dopředu do budoucnosti. Vizualizace měla za cíl poučit veřejnost a povzbudit pracovníky a zaměstnavatele, aby jednali ve vztahu k této předpokládané budoucnosti. Bylo tak možné demonstrovat nepřiměřené politické požadavky, které by hrozily vychýlením linie z její dráhy, zejména pak požadavky zaměstnanců na vyšší mzdy založené na zvýšení podílu na příjmech, nikoli na zvýšení jejich vlastní produktivity*“. Mitchell dodává, že „*prostřednictvím těchto materiálních zápisů se ekonomika stala nehmotným objektem, souborem výpočtů, které převáděly zrychlující se růst modernity do zdánlivě stabilní budoucnosti. Podobnými a mnoha dalšími způsoby učinila ekonomika, možná jen na dvě či tři desetiletí, z budoucnosti nástroj vládnutí*“ (ibid. s. 497).

Globální i regionální investice spojené s infrastrukturně orientovanými rozvojovými projekty jsou stále dominantní (geo)politickou strategií i nástrojem kapitalistických zájmů, ačkoliv se již nesoustředí primárně na „obecné blaho“. Urbánní teoretik Jago Dodson (2017) dokonce mluví o novém „globálním infrastrukturním obratu“. Příkladem může být Čína se svou iniciativou *Jedno pásmo, Jedna cesta* (Mendes, 2018), vlastní agendou rozvojové (neo-koloniální) spolupráce především v Africe (Enns a Bersaglio, 2019) či skupováním evropských strategických přístavů. Čínské investice pak podporují současný režim nového rozvojového paradigmatu v zemích globálního Jihu, jehož cílem je pomocí mobilizace strategií regionálního územního plánování, při sledování neoliberálních cílů, vytvořit a integrovat subnárodní urbanizované oblasti do globálních hodnotových řetězců prostřednictvím infrastrukturních koridorů (Schindler a Kanai, 2021; Easterling, 2016). Evropská unie se vůči čínským investicím snaží vymezit svojí agendou *Global Gateway*, jež má představovat demokratičtější alternativu a „*posilovat transparentní partnerství v oblasti infrastruktury, založená na hodnotách a vysokém standardu, a odpovědět na potřebu rozvoje globální infrastruktury*“ (Pospíšil, 2022; srov. Jorge a Otero-Iglesias, 2022).

Posledně jmenované příklady mají mimo jiné poukázat na to, že infrastruktury a s nimi spojená agenda (ideologie rozvoje) se stále nezbavily svého koloniálního dědictví. Dle značného množství literatury jsou infrastruktury nedílnou součástí kolonialismu a imperialismu (Mrázek, 2002; Van Laak, 2004), ale i perzistentním příznakem postkoloniálních snah: kolonialita jako forma moci zůstává zakódována v časoprostoru, tělech i institucích prostřednictvím infrastruktur¹⁵ (Mbembe, 2001; Cowen, 2020; Stoler, 2016). Koneckonců, infrastruktury obecně zůstávají založeny na nerovném rozdělení práce, které je podmíněno geopolitickými nerovnostmi (Massey, 1995). Infrastruktury jsou tedy ústředním prvkem (re)produkce (sociálního) života a kontroly obyvatelstva, materiálů a procesů řízení. To platí zejména pro moderní města. Jak píše německá architektka Antje Matern (2017, s. 23), historie (městského) prostoru a infrastruktury je historií společného vývoje, a je tomu tak proto, že infrastruktury jsou nedílnou součástí měst, nezbytnou pro jejich fungování¹⁶. Zároveň se často jedná o propletence infrastruktur z „*různých období*,

¹⁵ Obsah se může měnit, ale logika zůstává stejná. Jak píše Sarah Shah (2022, nestránkováno): „[ropně] *potrubí vrývá do půdy původních obyvatel koloniální ideu osadníků, stejně jako tomu bylo v 19. století v případě železnic*“.

¹⁶ Architekt Ross Exo Adams (2010, s. 4) také píše: „*To, co bylo ve skutečnosti moderním na městě devatenáctého století, je jeho naprostá závislost na infrastruktuře*“.

instalovaných k různým účelům v často nesourodých politických a ekonomických systémech“ (Tuvikene et al., 2019).

Infrastruktury jsou tedy součástí historického a ideologického vývoje měst, přičemž často tvoří materiální stopu těchto procesů (Dawney, 2021). Zároveň zásadně ovlivňují časoprostorovou každodennost města a vytváří dispozice pro jeho další využívání. A i přesto, že se tváří jako zdánlivě neutrální artefakty a sítě s příslibem lepšího a „modernějšího“ života (Kaika a Swyngedouw 2000), jsou „*nevyhnutelně prodchnuty tendenčními boji o sociální, ekonomickou, ekologickou a politickou moc*“ (Graham and Marvin, 1996, s. 11).

V obecném smyslu je to však její úloha tzv. páteře moderního způsobu života, a z toho vyplývající závislost moderních populací na její přítomnosti, co z infrastruktury činí zásadní politický instrument. Tato závislost, společně s již zmíněnou představou rozvoje, má v konečném důsledku podíl na konceptualizaci a realizaci rozdílů mezi životem a smrtí; zaostalostí a pokrokem; centrem a periferií. Celkem neutrálně míněné tvrzení Paula N. Edwardse (2003, s. 186), že „*být moderní znamená žít uvnitř infrastruktury a prostřednictvím infrastruktury*“, tak pro řadu lidských i více-než-lidských bytostí nabývá podobu hrozby.

3.1.1 Infrastruktura mobility

Pro pochopení moderního charakteru sociální produkce časoprostoru a jeho ideologických koncepcí je zásadní dopravní infrastruktura; infrastruktura mobility. Známé teoretické, leč problematické narativy o tzv. smrti vzdálenosti, konci geografie, válce vyhlášené prostoru, globální vesnici nebo časoprostorové kompresi stojí právě na víře nebo chápání dopravních infrastruktur jako technologií, které „*učiní geografii zastaralou*“ (Schroer, 2009, s. 127; srov. Graham et al., 2015). Tyto infrastruktury, stejně jako další (mega)projekty, mají zásadní dopad na socio-prostorové uspořádání míst, do nichž jsou zasazeny. Dopady bývají, v rozporu s tvrzením jejich zadavatelů a podporovatelů, často velmi ambivalentní. Jak píše teoretička technologie Talia Shabtay (2015, s. 8): „*Na jedné straně má průmyslová infrastruktura, jako jsou vysokorychlostní železnice nebo dálnice, schopnost umožnit spojení lidí, kultury a věcí na obrovské vzdálenosti v prostoru a čase. Na druhé straně tatáž infrastruktura odcizuje, automatizuje, blokuje a plundruje místní ekonomiku a sociabilitu*“. Tyto sociotechnické sítě dávají navzdory ideologickému

rámování vždy vzniknout novým rozporným geografiím „podpory i omezení“ (Law a Bijker, 1992, s. 301).

Zmíněná logika se však netýká pouze státních aparátů, ale i větších, ba globálních celků. Kapitalistická revoluce ve způsobu výroby si vynutila proměnu komunikačních a dopravních prostředků, tedy změny v oblasti infrastruktury a logistiky (Mau, 2023). Správa toků mezi místy výroby, distribuce a spotřeby je tak silovým polem současné sociálně-prostorové organizace světa, a veřejné orgány i nadnárodní subjekty považují infrastrukturu, zejména tu dopravní, za svou hlavní investiční oblast (Shannon a Smets, 2010; Rietveld a Bruinsma, 1998) a časoprostorové opatření (Harvey, 2001). Současný výzkum teritoriálních aspektů mega-infrastruktury se v tomto ohledu zaměřuje zejména na planetární restrukturalizaci globálních kapitalistických vztahů prostřednictvím infrastruktur a logistiky (Cowen, 2014; Easterling, 2016; Kanai a Schindler, 2021).

Mimo samotnou globální ekonomiku, vyžadující hladké a efektivní toky všeho možného, se zmíněné týká i menších prostorově-správních projektů, například Evropské unie. Jak dokládá množství literatury, interpretující velké technologické systémy z pohledu historie a antropologie, infrastruktury tvoří klíčový prvek symbolického slovníku evropské integrace (Jensen a Richardson, 2004; Baenoch a Fickers, 2010; Opitz a Tellman, 2015). Od 19. století se nic nezměnilo na představě, že politického, kulturního, sociálního, a především hospodářského sjednocení starého kontinentu lze dosáhnout výstavbou mezinárodních dopravních koridorů a jiných infrastrukturních systémů. Historici Frank Schipper a Johan Schot (2011) takové představy a politiky z nich vyplývající souhrnně označují jako „*infrastrukturní evropanství*“. Právě zapojení do infrastrukturních systémů má být výrazem kulturnosti a přináležitosti k (západní) Evropě, jak se o tom ostatně mluví i ve vztahu k vysokorychlostní železnici. Příkladem může být projekt *Baltica Rail*, který má symbolicky i fyzicky do roku 2030 připojit Finsko, Litvu, Lotyšsko a Estonsko k západní Evropě a oddělit je od jejich „sovětské minulosti“ i současného ruského vlivu (Tennant, 2023).

Právě železnice, u níž lze vnímat součinnost materiální formy a metaforické síly nejvíce, představovala hlavní linii rozvojových a kohezních diskurzů západní modernity. Železnice jako materiální prostředek se však také stala symbolickým i mocenským vehiklem pro nově se formující národní státy; pro jejich (ekonomickou) centralizaci, etnické sjednocení, ale i sekularizaci, jak dokládá řada literatury z oblasti (historické) antropologie (Verstraete, 2002; Aguiar, 2011; Cermeño et. al, 2018; pro případ silniční

dopravy srov. Harvey a Knox, 2015; Bess, 2017). Sociální historik Felix Jentschke (2021) například zkoumá, nakolik železnice, jakožto médium sociální integrace, hrála roli jednoho z nejviditelnějších symbolů Československého státu, jehož podobu zároveň pomáhala utvářet. Podobnou úlohu nástroje státní „*prostorové hegemonické vize*“ v současnosti sehrává i vysokorychlostní železnice, jak dokazuje na příkladu španělské rychlodráhy Diego García-Mejuto (2022). Zásadní úlohu sehrála železnice i v koloniálním kontextu, kdy posloužila podobným způsobem jako instrument časoprostorové i (bio)politické nadvlády nad místním obyvatelstvem (Arfaoui, 2021; Lesutis, 2023).¹⁷

Toto technologicky zprostředkované propojení (Graham et al., 2015) či „*technický a ekonomický ansámbl*“ (Hlavačka, 2013, s. 117) zároveň generovalo imaginativní koridory, „zóny snění“ (Cross, 2014), které jako rámec valuace a hlavní vektor kapitalistické modernity (Bear, 2007) slibovaly zapojit řadu míst a populací do sítě prosperity a rozvoje. Stály tak u zrodu víry v moc technologických opatření (Johnston, 2018). V současné dopravní i kohezní politice EU to jsou dopravní koridory v rámci Transevropské dopravní sítě TEN-T, které zastávají tuto funkci; slovy evropského koordinátora koridoru *Orient/East-Med* Mathieu Grosche (2020, s. 5) koridory nejsou jen otázkou rychlé a hladké dopravy, ale předpokládá se: „*že budou stimulovat další širší dlouhodobé dopady, jako je růst a hospodářský rozvoj, hospodářská a územní soudržnost, vytváření pracovních míst, institucionální harmonizace pravidel, blahobyt společnosti a zmírňování dopadů změny klimatu*“.

Historici také často upozorňují na to, jak železnice naprosto zásadním způsobem ovlivnila způsoby vnímání i produkce času a prostoru (Schivelbusch, 2014; Beaumont a Freeman, 2008). Významný je i její formativní účinek na kulturní představy o moderní společnosti, což se odráželo především ve specifickém vztahu železnice a města. Nádražní budovy, stavěné v duchu internacionální architektury a osvětlené elektřinou, představovaly symbol nové společnosti. Zároveň se železnice podílela na vzniku nového urbanismu, což

¹⁷ Český cestovatel a pedagog Emanuel Fait (1900, s. 33) tuto podvojnost koloniálního a národního rozvedl ještě pregnantněji, když do sborníku České společnosti zeměvědné roku 1900 napsal: „*Zdokonalené prostředky dopravní podněcují za našich dnů snahu, aby se vyhledávaly dropty velikých těles národních a ulehčovalo se splnutí jejich v jednotný celek. Soustředivý pohyb je tím mocnější, čím silnější jest hmota základní; jinak odloučené částice mizejí v kolotavém vesmíru jako úlomky povětroňů, ve které tříští své jádro přežilé hvězdy. Otrlému Angličanu jest domovem země císa. Františka Josefa jako Singapur, Němec nezapře své povahy na Samoích, jako na březích Sprévy. Maďaři, nešetříce nákladů, pídí se po svém přibuzenstvu na svazích Uralu, ve stínu Kavkazu i v nehostinných pláních střední Asie. Ani však pozapomínané ‚Slovan všude bratry má‘ nepozbývá za svistu rychloletné páry významu*“.

souviselo často s jejím „*násilným vpádem*“ do měst (Hlavačka, 2003, s. 126). Tomuto vztahu města a železnice je v rámci sociálně-historických věd nově věnována velká pozornost, viz např. Roth a Heesvelde (2022).

3.1.2 (Chrono)politika infrastruktur

Výše popsané představuje v první řadě snahu o historické zakotvení našeho výzkumného předmětu i pojmu. Jak navrhuje antropolog Ashley Carse, pojem infrastruktura je možné po vzoru Raymonda Williamse číst jako sociálně signifikantní a historicky zatížený pojem, na kterém je možné vykázat nikoli jasně definovaný a univerzální význam ale „*diskontinuitu a konflikt...praskliny a zlomové linie*“ (Williams in Carse, 2017, s. 28), tedy sociální posuny a konflikty. Tyto pojmy Williams označuje jako klíčové (*keywords*) a přiděluje jim pět zásadních charakteristik: jsou často a běžně užívané, polysémické, kategorické, vyjednáváné a odkazují ke shlukům dalších, vzájemně souvisejících slov (ibid., s. 29). V tomto smyslu dodává, že „*historické problémy významu jsou spjaty se současnými problémy, které s jejich pomocí diskutujeme*“ (ibid., s. 35). Právě v případě samotné infrastruktury nejde pouze o do pojmu vložené sémantické zlomy, ale i o institucionální či afektuální sedimentaci vážící se k historické praxi s ní spojené. Jak píše Brian Larkin (2013, s. 332), „*je obtížné oddělit analýzu infrastruktur od její navrstvené historie a našeho přesvědčení, že zajištěním cirkulace přináší infrastruktury změnu, a skrze změnu přináší pokrok, a skrze pokrok svobodu*“.

V druhé řadě dokládám, že infrastruktury jsou vždy politickým instrumentem, skrývajícím se za vějičky (ekonomického) rozvoje, pokroku a blahobytu. Kvůli své náročnosti na práci, čas či zdroje jsou doménou velkých mocenských hráčů. Také z toho důvodu jsou, navzdory proklamované neviditelnosti¹⁸ a „*kulturní banalitě*“ (Graham, 2009, s. 2), frekventovanou oblastí mocenských bojů. Na místě vzniku i absence vyvolává infrastruktura otázky po tom, kdo z ní má prospěch či škodu. Stává se také instrumentem intencionálního i bezděčného násilí, „*marginalizace, ponížení a odloučení*“ (Rodgers a O'Neill, 2012, s. 403). Konflikt v oblasti infrastrukturních megaprojektů tradičně zahrnuje

¹⁸ Tradiční předpoklad o neviditelnosti infrastruktur, vycházející z jejich funkce a úlohy prostředkujícího média, často přehlíží, že tato neviditelnost není její konstitutivní složkou, ale politicky vyjednáváným atributem. Ke shrnutí debaty o povaze neviditelnosti v případě infrastruktur viz Truscillo (2020).

debaty o roli soukromého a veřejného sektoru v oblasti investic a správy (Swyngedouw et al., 2004); o univerzální přístupnosti těchto systémů a jejich podílu na režimech (ne)spravedlivé (re)distribuce rizik a přínosů (Anand, 2017); privatizaci (Graham a Marvin, 2001); zanedbávání údržby vedoucího k tragickým důsledkům; environmentální a sociální dopady (Gellert a Lynch 2003; Povoroznyuk a Schweitzer, 2023); podíl na udržování a reprodukci časo-prostorových, genderových (Siemiatycki et. al., 2020), rasových a etnických (Lesutis, 2023) či dalších nerovností. Jako jiné, silně ideologicky zatížené technologické výtopy modernity mají principiálně *ambivalentní* povahu; jsou zároveň zdrojem a předmětem negativních i pozitivních narativů.

Hlavním předmětem mého výzkumu tak nebudou „*účinky kategorizace a standardizace*“ či jejich role „*při vzniku nových ontologií*“, ale především „*zakotvené mocenské vztahy a jejich symbolické či spektakulární rozměry*“ (Harvey et al., 2017, s. 1), i úzkosti a očekávání spjaté s ještě nerealizovanými projekty.

Poslední zmíněné nás vede k problematice mnohoznačné časovosti infrastruktur, která je pro jejich politické rámování zásadní. Povaha mého výzkumu mi nicméně nedovoluje zabývat se konkrétní infrastrukturou jako asynchronním časoprostorem sedimentovaných a prakticky aktualizovaných a přetvářených časovostí (srov. Joniak-Lüthi, 2019), tedy jejich přímou, materiální a zakotvenou působností. Jelikož je česká VRT ještě v procesu plánování a příprav, jsme odkázáni na situaci, kdy infrastruktury slouží jako jakési směnky, které dotčené komunity vybízí ke spekulacím o budoucnosti a svém místě v ní; na situaci, kdy se čekání na infrastrukturu stává anticipačním stavem, kolem něhož různé subjekty „*soustřeďují své sliby a aspirace*“ (Hetherington, 2017, s. 40).

Většina výzkumných snah o definici infrastruktury v rámci sociálně-kulturního pole se shodne na tom, jak píše Harvey a Knox (2012), že konstruktivním znakem infrastruktury je její orientace na budoucnost¹⁹, její generativní impulsy. Antropologové Hetherington a Campbell (2014, s. 193) o infrastrukturách tvrdí, že se „*vždy týkají budoucnosti nebo různých budoucností*“. Čas infrastruktur je budoucím časem dokonavým (srov. Hetherington, 2017, s. 40). Vedle zásadního textu Carse a Knease (2019) o politice rozestavených a nedokončených infrastrukturních projektů budu vycházet ze sborníku studií s názvem *The Promise of Infrastructure*, jenž si za svůj cíl klade přímo sledovat a vysvětlit „*mnohoznačné politické trajektorie infrastruktury a myšlenky příslibu*“ (Appel et

¹⁹ Německý historik Dirk van Laak (2001, s. 367) se v jednom ze svých ranných průkopnických textů ptá „*Proč se tedy z historického hlediska zabývat infrastrukturami, které per definitionem platí za element orientace na budoucnost [Zukunftsorientierung]?*“

al., 2018, s. 3). Z hlediska chronopolitiky jsou infrastruktury určující jak pro „diferencované zkušenosti každodenního života“, tak pro „představy o příslibech budoucnosti“ (ibid., s. 3). Jak ale píše Gertjan Plets (2020, s. 844), infrastruktura není ve své podstatě příslibem, „nýbrž se příslibem stává“. Toto stávání se je procesem a výsledkem diskurzivní praxe, která se však nemusí rozvíjet dodatečně, ale je implicitní samotnému pojmu a jeho „již zavedené sociální matrici touhy po dané infrastruktuře“ (ibid., s. 3). Jak ale ironicky poznamenává urbanista AbdouMaliq Simone (2015, s. 378): „Infrastruktura jako by vždy něco slibovala, a přitom se mnohdy zdá, že je to slib, který má být porušen“.

Obecněji řečeno, antropologický výzkum infrastruktur není důležitý jen proto, že nám umožňuje pochopit, proč je určitá cesta oběhu (kapitálu) současně ideologickým, sémiotickým nebo kulturním procesem a projektem (srov. Buier, 2023), ale také proč se často příslib infrastruktury jeví jako jediné možné řešení a příležitost k nápravě rozvrácených ekonomik a společností. Jak píše architekt Ross Exxo Adams (2016, s. 126):

„Vše, co má v současnosti nějaký význam, je v oběhu. Oběh je ústřední funkcí, skrze kterou se zviditelňuje hodnota. Jedná se o konkrétní registr pokroku. Právě proto se dnes infrastruktura jeví jako výchozí aparát, jímž si tato globální společnost nechává zprostředkovat své potřeby. Je zdrojem všech našich problémů i schématem pro jejich řešení. A proto infrastruktura vymezuje také konečnou hranici materiální a politické představivosti společnosti“.

3.2 Chronopolitika - politika času jako aspekt sociální produkce prostoru

Stejně jako gravitace ohýbá světlo, tak moc ohýbá čas.

Christopher Clark (2019, s. 1)

V práci vycházím z předpokladu, že mluvit o čase jako o politickém nástroji i zdroji dává smysl pouze ve chvíli, kdy k němu přistupujeme jako k sociální a kulturní kategorii. Čas je obecně komplexní a nezakotvený pojem i zkušenost, a existuje řada alternativních, více či méně privilegovaných pohledů na jeho konceptualizaci. Jinými slovy

„čas není ani přirozený, ani neutrální“ (Facer, 2023, s. 2). Stejně tak v sociální teorii není v případě definice času nějaké sjednocující paradigma, i když se samozřejmě nabízí řada klasických i novějších pokusů, třeba i jen cestou jakési genealogie sociálněvědní reflexe času (viz Torres, 2021; Šubrt, 2021; Gell, 1992; Hassard, 1990).

Svým výzkumem mi nejde o konceptualizaci času jako obecně fyzikální kategorie (ačkoliv tato konceptualizace sama byla vždy součástí politických bojů), ani se nepouštím do té skupiny sociálněvědních výzkumů zabývajících se více-než-lidským, biologickým, strukturálním, fenomenologickým či (socio)psychologickým aspektem času; pohybuji se spíše v „kritickém prostoru mezi strukturalismem a fenomenologií“ (Greenhouse, 1996, s. 71). Toto praktické rozlišení na úrovni epistemologie také koncipuje antropolog Alfred Gell, když odlišuje sociální rámování času od času jako nelidského fenoménu na jedné straně a na straně druhé od individuální (fenomenologické) časové zkušenosti a formy prožívání (Gell, 2001; srov. Osborne, 1994, s. 5). Také v rámci této práce musíme počítat s odlukou od problémů spjatých s filozofickým bádáním po kategorii času a distancem od ontologických argumentů o povaze času. Sociální teoretička Keri Facer (2023, s. 4) v rámci současného (kritického) výzkumu sociálního času rozlišuje tři typy otázek, které se podle ní ptají 1) po rytmické koordinaci, 2) po časových narativních rámcích a 3) po pluriverzálních temporalitách. Primárně mě zajímá druhé zmiňované, totiž jakými způsoby lidé o čase mluví, a jak využívají jeho reprezentace v sociálním (a politickém) kontextu, přičemž tento kontext vymezuje jeho sociální souvislosti i funkce. Jak píše Aleida Assman, „kultury existují v časových formacích, jež produkují je samé...kultury zodpovídají otázku po čase ještě dříve, než si ji individua pokládají“ (Assman in Smyčka, 2019, s. 7). Jako užitečné se mi v tomto kontextu zdá po vzoru Norberta Eliase o čase mluvit ve smyslu referenčního rámce a prostředku pro tvorbu orientačních bodů, přičemž „čas je symbolem pro vztah, který lidé ustanovují mezi dvěma nebo více průběhy událostí, z nichž jedna se bere jako vztažný rámeček nebo měřítko pro standardizaci ostatních“ (Šubrt, 2021, s. 9; srov. Lazar, 2019).

Abychom ale mohli čas pochopit jako sociální kategorii, je třeba ho také historizovat, podobně jako jsem učinil s infrastrukturou. Čas, jak o něm přemýšlíme dnes, má svojí historii (Smyčka, 2019, s. 7). Pomineme-li zárodky moderní koncepce času v období středověku (Le Goff, 1980; Greenhouse, 1996), svého v současnosti zásadního charakteru společenské instituce či „regulátoru sociálních událostí“ (Altvater, 1989, s. 60) nabývá v plném rozsahu teprve s přelomem osmnáctého a devatenáctého století (Ogle,

2015), kdy se do popředí dostává jeho institucionální i kolektivní dimenze.²⁰ Na základě politického rozhodnutí dochází v roce 1884 k transatlantickému sjednocení času (tzv. *Greenwich Mean Time*), v Evropě pak okolo roku 1911. Jde o data, která někteří považují za skutečný počátek kulturního pojetí moderny i moderní společnosti (viz Šubrt, 2021; Hlavačka, 2013). Není překvapením, že „*tento čas byl (...) nejdříve rozvážen vlaky, posléze šířen prostřednictvím elektromagnetického telegrafu*“ (Hlavačka, 2013, s. 121). Potřeba jednotného světového času souvisela nejen s novým vztahem měnicích se forem a hodnoty času k pracovní disciplíně a vykořisťování práce v podmínkách vznikajícího průmyslového kapitalismu (Thompson, 1967), ale také s potřebou zavádění standardních jednotek pro měření času prostřednictvím navigačních systémů (Nguyen, 1992), a hlavně pak s nutností sjednoceného železničního času (Schivelbusch, 2014). Co se týče sociálních věd a jejich recepce této nové tzv. tyranie hodin (Reid, 1973, s. 213), pro řadu teoretiků jsou výchozí Marxovy kritické analýzy kapitalistické instrumentalizace a abstrakce času ve vztahu k nové povaze produkce a cirkulace a zmíněné pracovní disciplinace, popřípadě i snaha o vykázaní plurality různých časových režimů (k Marxovi a marxistické tradici viz Postone, 1993; Osborne, 2008; Thomas a Morfino, 2018). Sociálněvědní výzkum moderního času však tradičně začíná s Durkheimem. Ten, a posléze i jeho následovníci, koncipuje sociální čas jako aktivně vytvářenou (nikoli pasivně odrážející) a konsensuálně sdílenou (intelektuálně i afektuálně) kolektivní reprezentaci; obecný rámeček, ve kterém společnost organizuje své aktivity. Právě společenská integrace pomocí této kategorie dává vzniknout kolektivnímu prožívání času (Šubrt, 2021; Hlavačka, 2013). Tato integrační vlastnost dělá z moderního času dominantní sociální instituci *par excellence*, ale také hlavní mocenskou technologii (Bear, 2016) a implicitní prostředek společenské orientace, organizace, disciplinace a regulace.

Hlavními atributy moderního času jsou tak unifikace, ekonomizace, synchronizace, globalizace, demokratizace a jeho mediace prostřednictvím technologií. Hegemonickou se stává představa času absolutního a univerzálního; tedy abstraktního, prázdného a „*bez vlastností*“ (Šubrt, 2002, s. 7). Snahy o sjednocení času a jeho instrumentalizaci nejsou a nebyly přirozené, ale politicky vyjednávané, tedy součástí sociální a politické praxe. Ve své spíše násilné a nedokonalé aplikaci dávaly/dávají vzniknout i vyniknout pluralizaci času v podobě nových i dosud nevymezených chronotopů, společenských rolí, identit, ale i

²⁰ Není nutné zdůrazňovat, že tato periodizace na různá období je také specifickým konstruktem, který podléhá stálému vyjednávání, viz Davis (2008).

kritickým a protestním stanoviskům. Moderní časová disciplinace tak paradoxně „zviditelňuje heterogenost zkušeností s časem a disparátnost jeho konceptualizací“ (Řezníková, 2019, s. 30).

Pluralizace času souvisí také s kolonialismem, v jehož základě je násilný průnik moderního pojetí s radikálně odlišnými kulturními rámci. Jak píše filozof Charles W. Mills, koloniální západ vytvořil diskurz jinakosti prostřednictvím času. Tzv. bílý čas pomáhal konstruovat rasovou a kulturní méněcennost neevropských etnik a sociálních skupin, stejně jako marginalizaci a potlačování neevropských způsobů vztahování se k času (Mills, 2014, s. 27; srov. Rifkin, 2017). Čas se stal „nejúčinnějším kolonizačním nástrojem“ (Phillips, 2019, s. 16). Na této násilné zkušenosti heterogenie a plurality času se ostatně také podílela antropologie jako „věda o jiných lidech v jiném čase“, která se etablovala, slovy Johnesse Fabiana, jako alochronní diskurz (Fabian, 2014, s. 143). Časová rétorika modernity tedy vytváří druhého či jiného, kterého může zkoumat v celku jeho odlišné kultury, a to kultury vždy „zaostalé“ (ibid.; srov. Escobar, 1995). Od druhé poloviny 20. století však dochází ke kritickému zhodnocení této tradice v souvislosti s dekolonizací antropologického myšlení i procesy globalizace (Appadurai, 2013). Antropologická analýza kulturního času by tedy měla zohledňovat toto implicitní ideologické zatížení i rozpor, aby předešla jednoduchým (dichotomizujícím) kategorizacím času/ů. Odkazování s k tomuto „dědičnému zatížení“ nemusí mít jen funkci sebe-reflexivní mimikry na úrovni teorie. Je možné artikulovat tuto do pojmů převedenou zkušenost tak, abychom udrželi distinkci mezi ní a současnou výzkumnou zkušeností, a s vědomím tohoto rozdílu vnímat naši pozici, terén i kontext co do definice času jako nesamozřejmé. Tuto sebereflexi lze brát jako výzvu ke kritickému promýšlení času. V případě mého výzkumu pak můžeme mluvit o závažných nesrovnalostech v představě zdánlivě sjednoceného času evropské geografie. Aniž bych se zde pouštěl do hlubších debat o podobnostech postkolonialismu a postsocialismu (srov. Půtová, 2016), Česká republika a země střední a východní Evropy v rámci prostorových kohezních snah EU píší svůj „historický evropský příběh“ poněkud odlišně nebo je jim takový odlišný příběh přisuzován. Připomeňme jen klasický tranzitologický narativ tzv. návratu do Evropy. Nejde jen o periferizaci prostorovou, ale i časovou, což má zásadní podíl na vytváření, prohlubování a udržování mocenské asymetrie v rámci EU (k povaze této asymetrie viz Šitera, 2019). Snaha „dohnat“ se projevuje i v diskurzu okolo VRT. Skvěle to, v jiném čase a prostoru, vystihla antropoložka Mary L. Pratt (2002, s. 31), když popisuje periferii a jí vlastní rámce pro

recepti své pozice a směřování: spojení epistemologie zaostalosti a teleologii progresu. Ústecký kraj lze pak ještě v časoprostorové hierarchizaci a odlišnosti v rámci České republiky chápat jako vnitřní periferii. A jak tvrdí historička umění Edith András (2018): „*Odlišné periferie, odlišný čas a prostor*“.

3.2.1 Chronopolitika

Pokud je mnohost skutečně společnou charakteristikou moderního sociálního času (Bear, 2014), která navíc představuje základ generativního sociálního a politického jednání, takto poučená antropologie si nevystačí s jednoduchým konstatováním plurality časů či jejich komparací (srov. Greenhouse, 1996, s. 48), ale měla by vykázat konfliktní povahu tohoto rozrůzněného pole časových rámců. Jak píše socioložka Barbara Adam (1996, s. 319): „*čas je prožíván a vyjednáván v konfliktu*“.

Termín chronopolitika mi v obecném smyslu slouží jako teoretický a konceptuální rámec pro vykázání času jako politické kategorie; kategorie, která svého významu nabývá prostřednictvím mocenských vztahů a bojů. Chronopolitika nepoukazuje jen na to, jak odlišné temporality přichází do kontaktu ve formě sociálního rozporu (Greenhouse, 1996, s. 23), ale také nám říká něco o tom, kdo má moc jednat, určovat horizonty jednání, prosazovat určité představy o čase a podobách přítomnosti, minulosti i budoucnosti, které se posléze stávají hegemonní. Taková politická praxe přímo i nepřímo „*bere časové struktury sociálních praktik jako specifický předmět svého transformačního (nebo konzervačního) záměru*“ a „*vždy úzce souvisí s konkrétními historickými epistemologiemi, které určují časové formy a hranice poznání*“ nicméně je na ně nelze redukovat (Osborne, 1995, s. xii). Chronopolitická analýza se zabývá tedy časem jako předmětem politických vztahů, tím, jak mocenské boje formují či zapojují (politizovaný) čas jako reprezentaci i zdroj (Rutz, 1992; srov. Wallis, 1970), a variabilitou těchto forem strategického využívání času (pozastavení, zpomalení, naléhání, krize apod.) k naplnění politických cílů či omezení činnosti ostatních aktérů (Kisch, 2014). Zdůrazňuje tak, že kontrola času na symbolické, technologické, ale i tělesné úrovni je naprosto zásadní při uplatňování moci (Rutz, 1992). V neposlední řadě se do oblasti zájmu dostává také instrumentální vztah kapitalistické ekonomiky k času v obecném i konkrétním smyslu (v podobě finančních spekulací, risku, kalkulace apod.), i to, jakým způsobem se jazyk ekonomie zapisuje do našeho vnímání, koncipování a využívání času (Guyer, 2007; Beckert, 2016; Appadurai a Alexander, 2019).

Ideologické pozadí a funkce časových předpokladů pro mě představují nicméně také zásadní součást chronopolitické analýzy. Jak píše sociolog Felipe Torres (2021, s. 49): „*Způsob, jakým jsou časové pojmy zároveň pojmy politickými, lze odhalit analýzou časových předpokladů, které stojí za každou systematizací praktik a jejich očekávání. To znamená, že je třeba zvážit, jaké temporální důrazy jsou v praxi obsaženy a jaká očekávání jsou s ní spojena*“.

Předmětem chronopolitiky samozřejmě není jen *politika času*, ale také *čas politiky* s velkým P. Jak píší političtí vědci Andreas Schendler a Javier Santiso (1998, s. 5) „*čas ve svých rozmanitých projevech představuje všudypřítomný faktor politického života*“. V našem politickém kontextu můžeme například mluvit o specifické temporalitě liberálně demokratického modelu s jeho rozhodovacími procesy, které většinou podléhají formalizacím a jsou „*vázány na dobu voleb a ohraničeny časovým rámcem volebních cyklů*“ (Adam, 1996, s. 322), nebo o širěji pojaté institucionalizace času; o času jako „*institucionálním vlastnictví*“ i struktuře (Goetz a Meyer-Sahling, 2009, s. 181-182). Politika jako sociální praxe, obecně řečeno, nachází svůj výraz ve sledu událostí a v odkazu na ně vytváří nové sociální a sémantické prostory. V širším ohledu tato analýza zohledňuje čas v politice poukazem na „*vztah mezi politickým chováním jednotlivců a skupin a jejich časovou perspektivou*“ (Wallis, 1970, s. 102). Jelikož se většina (politického) rozhodování a plánování odehrává v modu „*později, nikoliv teď*“, dostáváme se k tomu nejdůležitějšímu: sociálněvědnímu zhodnocení budoucnosti jako aspektu chronopolitiky.

3.2.2 Antropologie a budoucnost v přítomnosti

S ohledem na výzkumnou oblast, kterou pro mě představují zmíněné infrastrukturní přísliby, beru vážně výzvu antropologů Gilbert et al. (2008, s. 11), že je-li „*antropologie společenskou vědou současnosti, pak by měla nabízet vhled do budoucnosti v přítomnosti*“. Vodítko k tomuto nabízí onen průkopnický text sociologa George W. Wallise (1970, s. 102), v němž je, pokud vím, poprvé použitý termín *chronopolitika*, a ve kterém Wallis píše, že: „*výhledy do budoucna jsou formulovány v souladu se současnými systémy přesvědčení o povaze společnosti a společenských změn*“.

Nejde mi zde o futurologii²¹, širěji pojaté *future studies* či anticipační antropologii²² (Polak, 1971; Bell, 2003; Mead, 2005; Andersson a Rindzevičiūtė, 2015), jež své modely a výzkumy směřují tím způsobem, aby budoucnost anticipovaly a samy tak na základě víceméně empiricky laděných analýz konstruovaly možné či (ne)žádoucí scénáře budoucnosti (*future scenarios*). Nebudu ani zkoumat v podstatě materiální důsledky či symptomy latentních či imanentních procesuálních budoucností „*chemických, jaderných, biologických, genetických a fiskálních aktivit, které jsou uváděny do chodu vlivem společensko-politických, právních, vědeckých, technologických, ekonomických a všedních praktických činností*“ (Adam, 2005, s. 431). Budoucnost zde pro mě bude hrát úlohu reprezentace, afektuálního naladění, horizontu očekávání a bodu orientace. A především pak interpretačního i praktického pole pro vyjednávání přítomnosti a minulosti.

Podle tohoto přístupu, který následuji, je „*budoucnost reálná do té míry, do jaké sociální aktéři vytvářejí reprezentace budoucnosti, které mají vliv na jednání ostatních v přítomnosti*“ (Tutton, 2017, s. 483). To je ostatně poznání vlastní i tradičně pojatým výzkumům anticipace a budoucností, kdy jeden z jejich pionýrů Wendell Bell píše, že představy o budoucnosti udávají směr a strukturují společnosti a politiky (Bell a Mau, 1971). Někteří současní antropologové v tomto přístupu, tedy ve snaze konceptualizovat „*význam budoucnosti v současné rétorice a praxi*“ (Abram, 2017, s. 78), vidí důležitý, ba naprosto zásadní nástroj pro pochopení současnosti zkoumaných aktérů. Jedním z nejvýraznějších zastánců takové etnografie budoucnosti je antropolog Felix Ringel (2018; 2014). Ten se v kontextu Hoyerswerdy, „nejrychleji se smršťujícího německého města“, snaží skrze anticipační rovinu jednání dotčených obyvatel vymezovat proti pasti tzv. post-socialistické ontologie v sociální vědě, která rámuje přítomnost i budoucnost regionu střední a východní Evropy jako zásadně determinovanou (komunistickou) minulostí, a která je především dědictvím tranzitologie (Ringel, 2018, s. 10; srov. Ringel, 2022). Sám pak píše, že:

²¹ V současné české historiografii zaměřené na československé dějiny druhé poloviny 20. století se problematika futurologie těší zvýšeného zájmu, viz Märc (2022); Sommer (2015); Sommer et al. (2019).

²² Anticipační antropologie se začala formovat v osmdesátých letech 20. století. Její přístup i cíl je v podstatě takový, že se za použití antropologických teorií a etnografických nástrojů snaží vytvářet modely (ne)žádoucích budoucností, a to především na empirickém výzkumu postavených anticipací budoucího vývoje v rámci úzce lokálně a časově vymezených oblastech. Její dopady by měly být tedy v tomto ohledu praktické, srov. Pink a Salazar (2017).

„...v antropologické analýze bychom měli s minulostí a budoucností zacházet symetricky a věnovat důkladnou pozornost všem časovým vztahům a zkušenostem – týkajících se minulosti, přítomnosti a budoucnosti, které se nacházejí v mnoha následných přítomnostech našich terénů“ (Ringel, 2018, s. 9).

Je-li budoucnost kulturně a sociálně zprostředkovaná, nejde o budoucnost, ale budoucnosti v plurálu. Proto můžeme také mluvit o „nových“ budoucnostech a jejich koexistencích (Simon a Tamm, 2021). Nezájímá mě fakticita těchto představ, spíše způsob, jakým se tato „facticita“ diskurzivně vytváří (Tutton, 2017), i způsob, jakým jejich důvěryhodnost poskytuje „perspektivní strukturu“ pro další orientaci (van Lente a Rip, 1998).

Antropologie budoucnosti se tak v širším smyslu zabývá otázkami kulturních představ o budoucnosti; jak se lidé a sociální skupiny v různých kulturních kontextech orientují ve vztahu ke „známým či neznámým“ budoucnostem a jak si tyto budoucnosti představují (Pink a Salazar, 2017, s. 8). Dále zkoumá „*horizonty, narativy a formy sounáležitosti*“, které jsou těmito představami podněcovány, a „*jejich dopad na každodenní praxi v přítomnosti*“ (Gilbert et al., 2008, s. 11). Co se dlouhodobého zanedbávání budoucnosti v oblasti antropologického výzkumu týče (Pink a Salazar 2017), nesouvisí pouze se samotnou povahou i koloniálním kontextem disciplíny jako takové a tomu odpovídající politice času (k tomu především viz Fabian, 2014). Dochází k tomu i z důvodů, které popisuje například afrikanista Peter Pels (2015), když tvrdí, že toto zanedbání bylo výsledkem nedokončeného projektu postkoloniální reflexivity. V současnosti se nicméně ukazuje, že postkoloniální kritiku a výzkum budoucnosti lze plodně skloubit, a dokonce uvést do souladu s emancipační praxí dekolonizace času a radikálního či indigenního futurismu, který vychází ze zkušenosti utlačovaných skupin a odmítá jak „*hodinový stroj rasové a koloniální ekonomické nadvlády*“, tak jednostranné narativy „*chronologie katastrofy*“ o konci světa (Demos, 2023, s. 13; srov. Rifkin, 2017).

Přehled způsobů, jakými se vztahujeme k budoucnosti (anticipace, očekávání, spekulace, potencialita, naděje, osud) nabízí například monografie *The Anthropology of the Future* (Bryant a Knight, 2020). Zvolený přístup je však zaměřen na etnografii afektu a toho, „*jak se lidé orientují na budoucnost v běžném životě*“ (ibid., s. 193). Tím se nicméně tato jinak velmi podnětná kniha míjí s cílem mé práce, jenž nespočívá v tom vykázat v přítomnosti „*nepřeberné množství orientací [na budoucnost] s neurčitou teleologií*“ (ibid.,

s. 192), ale spíše ukázat to, jak se prostřednictvím oběhu konkrétních představ a jejich instrumentalizace o tyto zmnožené budoucnosti připravujeme, a jak se stávají součástí bojů o „významy, reprezentace a obrazy“ (Arce, 1999, s. 31).

Inspirativní je pro mě také přístup kolektivu autorů Oomen et. al. (2022), působících v rámci *Urban Futures Studio* na Utrechtské univerzitě. Představy budoucnosti považují za určitých okolností jako sociálně performativní. Touto okolností, která jim aktivní zapojení do sociální praxe umožňuje, nazývají technologie futuringu (*techniques of futuring*): „praxe, jež sdružuje aktéry kolem jedné nebo více představ o budoucnosti, a jejímž prostřednictvím aktéři sdílejí konkrétní orientaci pro jednání“ (ibid., s. 254) a „imaginativní práce a postupy, které vyjednávají významy a legitimitu“ (ibid., s. 253). Zásadní je pro ně skutečnost, že samotná možnost takové performativity je závislá na materiálních podmínkách a socio-technických aparátech; v tomto smyslu „přispívá materiální organizace nejen k nerovnoměrně rozdělené anticipační kapacitě prostřednictvím nerovnoměrné distribuce materiálních futurálních kapacit, ale také strukturuje to, co je považováno za možné“ (ibid., s. 256).

Z předchozího vyplývá, že ne každý si může dovolit rozvinout schopnost vytvářet představy o budoucnosti a že boj o tuto schopnost je součástí „politik budoucnosti“ (ibid.). Jejich součástí je tradičně i redistribuce zmíněných materiálních kapacit, mezi které spadají i infrastruktury. Jak jsem ale již v kapitole o antropologii infrastruktur poukázal, infrastruktury přicházející s již předpřipravenými a omezenými přísliby, vycházejícími z jejich zájmové (ekonomicko-politické) instrumentalizace i designu; nejsou jen neutrálním médiem pro naše záležitosti „jiného řádu“ (srov. Hetherington, 2014, s. 197). Infrastruktury jsou tedy sice příslibem nebo se příslibem stávají, ale budoucnost jako taková „není prostě příslibem“ ale je do aktu příslibu zahrnuta, a dá se využít v jeho službách. Takové přísliby mohou být „politicky účinné či naopak nešťastné“ (Abram, 2017, s. 78).

3.3 Terminologická poznámka: Město

Ústí nad Labem je *město* a toto *město* pro nás představuje zcela konkrétní diskurzivní kontext a referenční rámeček. Právě z toho důvodu je třeba se teoreticky a konceptuálně vyrovnat s termínem *města*; vyhnout se naturalizaci tohoto pojmu. Co je

vlastně to *město*, které se má rychlodráhou zachránit? Jak se jednotlivé diskurzy vztahují k tomuto *městu*? Z mého pohledu je třeba vnímat ho jako důsledně diskurzivní objekt, jako to, o čem diskurz hovoří, a tudíž ho tvoří. S městem bychom neměli analyticky zacházet jako s nějakou nádobou, ve které diskurzivní praktiky jen probíhají, tj. že je jejich jasně vymezeným kontextem²³. Toto pojetí platí jen do určité míry a pro naše účely může být zavádějící. Postuluje totiž existenci jakéhosi prostorového *a priori* – i když se jedná o existenci složenou, pomnožnou a mnohoznačnou, s níž je možno operovat jako s více méně vymezenou jednotkou či jednotou v mnohosti²⁴. Město jako takové je však samo ideologií²⁵, resp. ideologickým pojmem. Relevance konceptu města upadá v důsledku radikální socio-prostorové metamorfózy sídel; ztrácí se totiž jeho tradiční materiální forma, která ho zrodila (Wachsmuth, 2013, s. 355; srov. Lefebvre, 2003).²⁶

Podle urbánního teoretika Davida Wachsmutha (2013) je zbytečné nadále ohýbat koncept města tak, aby vyhovoval novým formám urbanizace. Místo toho navrhuje pracovat s ním jako nikoli s kategorií analýzy, ale s „kategorií praxe“. Jedná se o specifické reprezentace vztahů různých aktérů k urbanizačním procesům, které tradičně pojaté město nutně přesahují (ibid., 354). Tyto reprezentace nás odkazují na kategorie každodenní sociální zkušenosti a praxe, tedy kognitivní mapy běžných obyvatel měst; kategorie sociálních analytiků; městské správy; diskurz plánování; developerský diskurz apod. V neposlední řadě pak město vykazuje diskurzivní členství v „*nadlokálních sektorech produkce významů*“ (Hornborg, 1994, s. 258), tedy zastřešujících globálních

²³ Sociolog Peter Saunders (1986, s. 77) k tomu velmi trefně poznamenal: „*Sociologie měst se stala studiem všeho, co se děje v ‚městských‘ oblastech. (...) ‚Městské‘ bylo všude a nikde, a sociologie města tak studovala všechno a nic*“.

²⁴ Chtěli bychom-li přesto trvat na jisté shrnující uzavřenosti města, i v tomto případě ve výsledku platí, že je-li konkrétním materiálním prostorem definovaným sociální pluralitou a mnohoznačností, generuje vždy exces, alternativní diskurzy a způsoby přisvojování, které se ve výsledku mohou (ale nemusí) vepsat od ideologického pojmu města. Sociální rozměr města tedy není jen pasivním odrazem jeho materiální či institucionální struktury; jde vždy o vztah dialektický. Z toho důvodu se město už nějakou tu dekádu mnohým teoretikům, převážně z řad kritického urbanismu, jeví jako privilegované místo pro zkoumání materiálního rozměru politického života i v časoprostorových termínech. Jak jsem se zmínil výše, to samé postavení zauímají i infrastruktury.

²⁵ Ale dalo by se jít ještě hlouběji do minulosti. Už národohospodář Karl Wilhelm Bücher (1987) psal o tom, že dobová sociologie s městem jako s analytickou kategorií nepočítá.

²⁶ Jak píše Henry Lefebvre (2003, s. 57) už v sedmdesátých letech minulého století: „*Pojem města již neodpovídá sociálnímu objektu. Ze sociologického hlediska se jedná o pseudokoncept. Město má však historickou existenci, kterou nelze ignorovat (...) Obraz nebo reprezentace města se může udržet, přežít své podmínky (...) Jinými slovy, ‚skutečný‘ sociologický ‚objekt‘ je obraz a především ideologie!*“.

konstrukcí, jakými jsou např. *smart cities*, *resilience cities*, *live-work-play development*, *fast cities* apod. (K diskurzivní technologii realitního spektaklu a globálního brandingů viz např. architektka Marija Marić (2022)). Ve všech případech může jít o představy mobilizované za různými účely; ať už emancipační, nebo co do intenzity výskytu spíše v rámci mocensko-ekonomické instrumentalizace. Wachsmuth nicméně správně poznamenává, že tyto ideologické tropy nejsou tak persistentními jen proto, že si to přejí mocenské elity. Jde o to, že nadále odpovídají běžné zkušenosti městské společnosti.

Vnímám tedy město jako normativní, historický koncept; historizovaný významový horizont a správní prostorovou kategorii zapuštěnou do rozličně koncipovaných diskurzů. K tomuto objektu poznání se vážou různé představy a diskurzivní praxe, s větší či menší mírou konsensu. Město představuje normativní koncept, vždy již zatížený mocenskými vztahy.

4 Metodologie

Jak již bylo řečeno, současný trend v antropologickém výzkumu infrastruktur se ve velké míře orientuje na jejich materiální rozměr a snaží se zkoumat politiku tak, „*jak se utváří v technopolitickém terénu tvořeném potrubím, energetickými sítěmi a záchody*“ (Appel et al., 2018, s. 4; srov. Carse a Kneas, 2019, s. 23). V mé práci je ale potřeba se tohoto materiálního rozměru vzdát, jelikož výstavba a provoz vysokorychlostní trati jsou prozatím odsunuty do budoucnosti; jsou na hranici přípravné fáze „studijní“ a „územní“. Zkoumáme-li vysokorychlostní trať v procesu jejího vyjednávání, budu se k ní vztahovat jako k diskurzivnímu objektu, či v našem případě také jako k „*objektu budoucnostnímu*“ (*future object*) (Abram, 2017, s. 77).

Pro analýzu diskurzu jsem se rozhodl proto, že mi umožňuje lépe vykázat symbolické zdroje, různé nástroje rámování i normativní předpoklady v rámci dočasné agregace multiplicity (jakou je temporální rámeček infrastrukturního megaprojektu a jeho referenční aspekty) ve vztahu k širším kulturním a politickým významům v poli mocenských vztahů. Jak píše např. již zmíněná antropologové Carse a Kneas, infrastrukturní narativy můžeme chápat jako „*žánr*“ sám o sobě, který je ale vždy rámován „*dominantními předpoklady a normativy stavebního inženýrství, ekonomie a plánování, zahrnujícími řadu očekávání o (ideálním) výsledku*“ (Carse a Kneas, 2019, s. 13). Tyto normativy, předpoklady, očekávání atd. jsou tím, co má diskurzivní analýza mj. učinit zjevným. Umožňuje nám také překlenout propast mezi přístupy zaměřenými na mikro (aktérské a interakční) a makro (strukturální, institucionální apod.) sémantické struktury, které se v diskurzu nutně prolínají. Analýza diskurzu, tedy především ve své kritické aplikaci, je silně založená na teorii, nicméně není zatížena jednotným teoretickým rámcem. Při jejím použití se tak otevírá cesta k plodnému rozvíjení zvolených teoretických východisek.

4.1 Diskurz a jeho analýza

Obecně lze definovat diskurz slovy Marteena A. Hajera (2002, s. 44) jako „*specifický soubor idejí, pojmů a kategorizací, které jsou vytvářeny, reprodukovány a transformovány v určitém souboru praktik a jejichž prostřednictvím je fyzickým a sociálním skutečností přisuzován význam*“. Tuto příliš obecnou definici je v kontextu

práce třeba doplnit, a to s ohledem na již zdůrazňovaný mocenský charakter tvorby diskurzů. Jak píše jeden z duchovních otců analýzy diskurzu, od okamžiku své existence, nikoli jen ve svých praktických aplikacích, představuje diskurz otázku moci; ze své podstaty je předmětem politického boje (Foucault, 2002, s. 185-186).

Po vzoru přístupu, jenž má své kořeny v sociální sémiotice, a dnes je známý jako kritická diskurzivní analýza (CDA), chápu diskurz jako implicitně sociální praxi (Wodak a Meyer, 2001); převážně mocensky podmíněný sociálně-sémiotický proces, který formuje pole pro kulturní praxi tvorby významů (srov. Skillington, 1998). Tento diskurzivní proces je vždy kolektivní a materiálně zakotvený, není něčím „tam venku“ nebo něčím, co by se týkalo pouze významového světa jednotlivce. Existence diskurzu závisí, a je možné ji vykázat pouze s ohledem na kontext; je utvářen situacemi, institucemi a sociálními strukturami, které ho obklopují a naopak. Jeho sociálně konstitutivní úloha tak vychází z toho, že je sociálně podmíněný (Fairclough a Wodak, 1997, s. 276; Wodak a Meyer, 2001), což souvisí s tím, že slouží specifické sociopolitické funkci (Skillington, 1998, s. 456). Diskurz jako proces tvorby sociální reality, skrze kterou se vytvářejí, sdílejí, vyjednávají nebo vnucují různé významy, je tak součástí širších procesů sociální reprodukce, tradičně zatížených mocenskými nerovnostmi.

Analýza diskurzu tak jakožto sociálně konstruktivistický přístup funguje obecně po vzoru zkoumání praktik „*mobilizace předsudků*“ (Hajer, 2002, s. 42). Diskurzům jsou implicitní významové předpoklady (*implicatum*), které mohou být v rámci sociální praxe apropriovány a aktualizovány jako svým způsobem jedinečné a potenciálně tvůrčí ztělesnění ideologické diskurzivní formace. Povaha analýzy tak nemusí být nutně „negativní“ a přehlížet potenciálně transformativní využití diskurzu jako nástroje „*pozitivní změny a odporu*“ (Martin a Rose, 2003, s. 36). V první řadě nicméně tyto varianty, zbavené svého původního kontextu, nabývají povahu naturalizovaných ideologických variant, „*sociálně sémiotických a symbolických významových řádů*“ (ibid., s. 457). V tomto smyslu – což je s ohledem na téma mé práce zásadní – diskurzy často figurují v rámci jistých politik jako mechanismy, které opakovaně produkují problémy podobného rázu a nabízejí omezený repertoár prostředků k jejich řešení (Šrubař, 2001, s. 150; srov. Hajer a Versteeg, 2005, s. 179); prostředkem k tomu je vylučování či znehodnocení jiných než preferovaných způsobů bytí a myšlení, alternativních možností a představ (Escobar, 1995). Vztah mezi diskurzem a materiální realitou či činností je zprostředkován sociální mocí

diskurzivního činitele; účinek diskurzu se tak váže na hierarchii funkcí v rámci určitého diskurzivního pole (Schoenberger, 1998, s. 6).

Vztah diskurzu k sociální praxi si také můžeme rozdělit na dva druhy. Diskurz chápaný sám o sobě jako sociální praxe a forma jednání, a diskurz jako způsob reprezentace těchto praxí a forma vědění: „*diskurzem jako nástrojem moci a kontroly i diskurzem jako nástrojem sociální konstrukce reality*“ (Wodak a Meyer, 2001, s. 9). Diskurz tedy není pouze deskriptivní reprezentací reality, ale její performativní součástí. Na performativní charakter diskurzivních textů se odkazují například Tomáš Samec a Petr Gibas při zkoumání role diskurzu v produkci městské přírody, když píší, že vnímají texty (v tomto případě mediální) jako něco, co proměňuje vnímání městské přírody a pozemků, a tvoří „*kulturní rámec pro další rozvoj městské politiky a řízení měst*“ (Samec a Gibas, 2021, s. 3).

Diskurz má tedy dynamickou povahu; nepředstavuje text či kontext, nýbrž je otevřeným výsledkem jejich vztahu. O tomto zakotvení v interakci a širším sociálně vymezeném kontextu vypovídá jeho latinský původ ve slově *discurrere* (pohyb sem a tam, pobíhání sem a tam). „*Diskurz se pohybuje (...) mezi přijatým zakódováním existence a neuspořádaným hejnem fenoménů (...) mezi alternativními způsoby kódování reality*“ (White, 2010, s. 12-13). Jako jakákoliv materiálně prostředkovaná „situace“ (srov. Painter a Jeffrey, 2009, s. 10), čerpající svou legitimitu z daného kontextu či konkrétní aplikace, má omezenou životnost. Diskurz je nahodilý, vztahový, nezavršený; obíhá, proměňuje se, mizí a znovu se vynořuje. To, o co se pak snaží analýza diskurzu, je slovy Foucaulta (2002, s. 185) „*zvažování ‚hodnoty‘ výpovědi. Hodnoty, jež není definována svou pravdou, jež není prosazována přítomností tajemného obsahu; jež však charakterizuje jejich místo, schopnost cirkulace a změny, jejich schopnost transformace*“

Je tedy zřejmé, že mnou zvolený typ diskurzivní analýzy stojí nikoli na kvantitě analyzovaného materiálu, ale na jeho kvalitě. Moc diskurzu se tak nesnaží vykázat kvantitou jeho výroků, ale intenzitou jeho přítomnosti a persistence, povahou jeho přetrvávání a změn.

Jak již bylo zmíněno na začátku kapitoly, tento přístup mi umožňuje překonávat dualitu individuálního a obecného, poněvadž zde dochází k principiálnímu a transparentnímu přecházení mezi mikroanalýzou textů a makroanalýzou sociálních formací, institucí a mocenských vztahů, které tyto texty indikují a vytváří (Luke, 2002, s.

100). To, k čemu se tak dostáváme, jsou lokální „sociálně aktivované ideologické varianty“ (Skillington, 1998, s. 457).

4.2 Časové rámce a rámování budoucnosti

V užším smyslu mi pak půjde o vykazání legitimizačních praxí, „v nichž jsou časové formy (...) ústředními diskurzivními prvky“ (Greenhouse, 1996, s. 69). Těmto praktikám a „klíčovým diskurzivním mechanismům pro zajištění politických projektů“ (Facer, 2023, s. 2), můžeme po vzoru Naomi Lazar (2019) říkat časové rámce. Ty představují politicko-rétorickou technologii, které udělují vlastním (politickým) událostem smysl (ibid., s. 13). Časové rámování spočívá sice v převádění složitého historického vývoje a časové komplexity do jasných a přehledných kódů, přesto není pouze neutrálním zjednodušením problému, ale ústředním nástrojem pro utváření reprezentace daného problému a ve výsledku i podoby jeho (politického) řešení (Chailleux, 2019, s. 2). Obzvlášť pro případ politické legitimizace je zásadním momentem, protože, jak píše Lazar (2019, s. 5):

„umožňuje politickým vůdcům čerpat ze dvou studnic legitimacy. Jedna obsahuje již přijaté formy řádu, jako je příroda, rozum či vesmírná harmonie, s nimiž je možné inovace sladit. Protože čas působí přirozeně – ačkoli zkušenost s časem je vždy konstruovaná, to, co je spojeno s jeho plynutím, si může vypůjčit jeho ‚přirozenou‘ samozřejmost. Druhá pak obsahuje vodítka ohledně politické kapacity a prostředků jejího vykonávání“ (srov. ibid., s. 43-51).

Pro mě zásadním konstitutivním momentem v kontextu časového rámování je praxe tzv. budoucnostního rámování (*futurity framing*). Ukotvení tohoto přístupu vychází z následujících předpokladů, z nichž některé již už byly zmíněny v třetí kapitole: jelikož je budoucnost socio-kulturním faktem, materiálně a diskurzivně uskutečňovanou součástí přítomnosti (Tutton, 2017), diskurzy o budoucnosti jsou implicitně politické a v tom smyslu i generativní, neboť „usměrňují očekávání, poskytují strukturu a legitimizaci, přitahují zájem a podporují investice“ (Borup et al., 2006, s. 285). Analýza budoucnostního rámování se zabývá studiem toho, jak jsou konkrétní budoucnosti (železnice, města, regionu apod.) rámovány ve veřejných debatách, či studiem toho jaké má takové rámování dopad na výskyt alternativních scénářů budoucnosti (Metze, 2018, s. 3). Prostřednictvím odkazování se k určitým reprezentacím budoucnosti někteří aktéři dochází k ospravedlnění konkrétních rozhodnutí v přítomnosti (Reilly a Adamowski, 2017,

s. 3). Chronopolitický aspekt budoucnostního rámování pak také odkazuje ke způsobům, jakými aktéři definují naléhavost jednání či časový rámeček akce (Chailleux, 2019, s. 4).

Máme zde tedy instrumentalizaci i bezděčné zapojení dvou druhů těchto chronopolitických momentů; některé jsou implicitní základním normativním pojmům jako infrastruktura či město a týkají se základních temporálních rámců, další jsou součástí rétorického a sugestivního momentu legitimizačních technik a chronopolitických strategií.

4.3 Data

Následující část stručně představuje povahu zdrojů dat a způsob práce s nimi. Práce je založena na vlastním terénním výzkumu, který jsem doplnil analýzou různých, již existujících materiálů. Mezi ně patří primárně videozáznamy ze zasedání zastupitelstva města Ústí a strategická a plánovací dokumentace (Strategie rozvoje Ústí nad Labem, dokumentace a podklady pro územní plánování či posuzování vlivů projektu na životní prostředí - EIA a další); a dále textová a (audio)vizuální produkce zkoumaných aktérů v různých mediálních a institucionálních kontextech (sociální sítě a webové stránky); online média celostátní (např. Seznam zprávy, iDNES.cz atd.), regionální (Žít kraj apod.), lokální (Ústecký deník a další) i tematická (Zdopravy apod.). Sám jsem dále provedl sedm (ne)zúčastněných pozorování během veřejných a poloveřejných událostí a patnáct polostrukturovaných rozhovorů. Vymezení epistemické oblasti výzkumu odpovídá diskursivní produkci expertních skupin (architekti a plánovači) a lokální politické elitě.

Významný zdroj dat pro mě představují převážně dokumenty strategicky správních povahy, které stanovují „*vizi budoucího stavu, cíle, priority a konkrétní opatření pro podporu rozvoje města*“ (SM ÚNL, 2020a, s. 5) a územně plánovací dokumentace (ÚPD). Jedná se o veřejně přístupné dokumenty, které jsou k nahlédnutí online na stránkách Magistrátu Ústí nad Labem, resp. Krajského úřadu. V případě Strategických plánů (v období vymezené lety 2010 až 2023) nejde sice o závaznou agendu ve smyslu opatření obecné povahy, jako je tomu u územně plánovací dokumentace, nicméně i tak jeho úloha není zanedbatelná a minimálně tvoří pro správu města jakýsi referenční bod rozvojových představ. Také pro mě představuje základní zdroj (často expertně vymezených) správních představ a rámování jak současného stavu města (a kraje), tak jeho předpokládaného a žádaného rozvoje v dlouhodobějším časovém horizontu. Tyto dokumenty jsou také vytvářeny s ohledem na územně plánovací dokumentaci, která je, zjednodušeně řečeno,

závazná pro všechny významné záměry uskutečňované v prostoru. ÚPD představuje tedy jakési podmínky možností a základní referenční oblast při diskurzivní produkci ostatní prostorové dokumentace. Nutno ještě podotknout, že ÚPD je posuzována z hlediska vyhodnocení vlivu na udržitelný ekonomický, ekologický a sociální rozvoj, které jsou zase definovány v dokumentu *Strategický rámec Česká republika 2030*, jenž vychází z agendy OSN (VČR, 2017). Představy i indikátory budoucnosti jsou tak sektorově škálované a sestupné, prochází soustavou s „pyramidální závazností“ (Durdík, 2022, s. 34); přičemž udržitelnost²⁷ – ať už to znamená cokoli – tvoří poslední rozvojovou instanci, ke které se lze odvolávat. Není ani nutné zmiňovat, že si každý sektor tyto představy formuje a vykládá po svém. Povaze strategické a další dokumentace se více věnuji v části *2021 - 2023: Příležitost nebo hrozba?*.

Velmi podstatným zdrojem dat se ukázaly být videozáznamy, převážně ty ze zasedání zastupitelstva města Ústí nad Labem. Tato videa, společně s oficiálními zápisy ze zasedání zastupitelstva, jsou volně dostupná na stránkách Magistrátu. Videozáznam ze zastupitelstva obce je sice víceméně uzavřeným dokumentem už proběhnuvšího, nicméně jeho účel není direktivní jako je tomu u závazné dokumentace, ale ani pouze „lineární“ informativní. Jeho významovou strukturou, či momentem strukturace, je politické vyjednávání, konflikt, konsensus, nedorozumění apod. Fakt, že se zde vytváření a diseminace významů neděje v textovém poli zápisu, ale v rámci kontextualizované argumentace *in situ*, je zde naprosto zásadní. Významová produkce je v rámci zasedání zastupitelstva interaktivní povahy a nutí nás ptát se i po tom, komu, v jakém kontextu, jak a s jakým výsledkem se něco sděluje (Hajer, 2006, s. 72). Reprezentační praktiky budoucnosti kodifikované v dokumentaci se zde dostávají do pole vyjednávání a naopak. Konsensus vzniklý na základě tohoto vyjednávání se pak kodifikuje v dokumentaci (srov. Abram, 2017). V rámci argumentační výměny můžeme tedy zkoumat chronopolitické strategie (zapojování časových argumentů a rámců) a praktiky/praktiky futuringu (Ringel, 2018; Oomen et al., 2022) v akci; tak i jejich performativitu. Zachytit jejich intenzitu a schopnost persistence, ale i proces jejich vyvstávání či performativní a významové šíře.

V rámci vlastního terénního výzkumu jsem v období mezi květnem 2022 a zářím 2023 provedl sedm zúčastněných či nezúčastněných pozorování. Jednalo se o poloveřejnou konferenci *VRT ve městě to nejsou jenom peróny* (5/2022, FA ČVUT, Praha);

²⁷ O udržitelné povaze této „udržitelnosti“ lze však oprávněně pochybovat. Ke kritice udržitelného rozvoje, „zeleného růstu“ či „zeleného kapitalismu“ viz Hickel a Kallis (2020); Almeida et al. (2023).

komentovanou procházku *Pěšky Ústím speciál: Podél velmi rychlých kolejí s architektem Janem Hroudou* (5/2022, Ústí nad Labem); veřejnou propagační akci SŽ - příjezd soupravy TGV a informační den k VRT (5/2022, Hlavní nádraží, Ústí nad Labem); dvě debaty ve Veřejném sále Hraničář - *Dopady stavby vysokorychlostní trati na region* (6/2022) a *Vysokorychlostní trať a její výzvy* (5/2023); návštěvu informační kanceláře SŽ k výstavbě VRT (5/2023, Hlavní nádraží, Ústí nad Labem); veřejné představení činnosti nově vzniklé kanceláře architekta města (8/2023, Galerie Emila Filly Ústí nad Labem) a prezentaci SŽ během Týdne mobility - infostánek *VRTmobil* (9/2023, Mírové náměstí, Ústí nad Labem). Co se týče metody (ne)zúčastněného pozorování, umožnila mi především dvě věci. Za prvé, dostat se k informacím, ke kterým bych se prostě jinak nedostal, a zároveň *zažít* a pochopit, jakým způsobem se může diskurz o budoucnosti manifestovat a rozšiřovat „trojrozměrně“. I zde se vyskytuje určitá typologie. Jednak jde o místa, např. infostánek SŽ na Hlavním nádraží v Ústí, či pojízdný infostánek *VRTmobil*, jednak události jako jsou debaty. Přestože se povaha získaných informací do určité míry liší vzhledem k odlišné funkci a kontextu, z hlediska vymezení cíle práce jde o užitečné doplňující zdroje, ze kterých lze také získat informace o povaze, formě či intenzitě vyjednávání představ o budoucnosti města.

Poslední metodu sběru dat představují polostrukturované rozhovory, kterých jsem provedl patnáct v období mezi březnem a zářím 2023. Respondenty a respondentky jsem vybíral na základě toho, že se významným způsobem podíleli na diskurzivní produkci a tvorbě významů, týkajících se plánované výstavby terminálu VRT. Jedná se o veřejně činné osoby, jako jsou politici (bývalí i současní zastupitelé kraje, města Ústí či okolních obcí), architekti a plánovači či zaměstnanci Správy železnic. Rozhovory jsem prováděl za ústního informovaného souhlasu. Pokud si tak respondenti nepřáli, jejich výpovědi v práci nejsou anonymizované. Vzhledem k jejich specifickému postavení ve veřejné sféře odpovídají neanonymní výpovědi respondentů, uveřejněné v práci, jejich běžnému veřejnému vystupování. Dbal jsem toho, aby citace použité v práci pro ilustraci vlastních argumentů vypovídaly především o jejich veřejné funkci či oborové perspektivě, nikoliv primárně osobním názoru (byť pochopitelně nejsou striktně oddělitelné). Cílem bylo získat informace expertního charakteru, ujasnit si některé ideové perspektivy a diskurzivní „*zaujímání pozic*“ v „*akčním poli*“ vyjednávání významů (Skillington, 1998, s. 458). Vedlejším, ale nikoli nepodstatným záměrem bylo zjistit, zda pro diskurzivní produkci okolo terminálu VRT důležití aktéři zaujímají v průběhu času stejná stanoviska a používají

stejně narativy, nebo se jejich postoj, diskurz a důrazy změnily; a pokud ano, tak proč. Ani v případě výše zmíněných změn stanovisek u některých jedinců toho nevyužívám k jejich diskreditaci, ale k ilustrování teze, že „život“ infrastrukturních megaprojektů, tak kulturních rámců, které je spoluvytváří, se odehrávají v čase a podléhají změnám. Lineárně vymezený „projektový čas“ megaprojektů není sourodý s časy, které uvádí do pohybu, a velmi často nesdílí stejnou durabilitu s přísliby, které se kolem megaprojektu shlukují (srov. Ullberg et. al., 2023). Tento přístup nás tudíž nabádá k „*pluralistickému uvažování o infrastruktuře a čase*“ (Carse a Kneas, 2019, s. 11).

Z rozhovorů a některých pozorování (debaty, konference) jsem si pořídil vlastní audiozáznamy, které jsem následně přepsal. Ze zbylých pozorování jsem s ohledem na povahu situace pořídil pouze písemné poznámky zaznamenané během či bezprostředně po události. Data pak analyzuji pomocí metod diskurzivní analýzy v souladu s teoretickým rámcem práce; tj. prostřednictvím interpretačního klíče, který poskytuje literatura o chronopolitice a antropologické interpretaci infrastruktur.

Jelikož je cílem práce snaha vykázat, jak se v rámci různých diskurzivních praxí a polí artikuluje a legitimizuje příběh o budoucnosti města, ukázalo se, že bude třeba vytvořit – jak v rámci výzkumného designu, tak re-konstrukce diskurzivního pole – jakousi dočasnou brikoláž, scénu či příběh, v kterém se do kontaktu dostanou co do mediálního nosiče oddělené výpovědi, nicméně propojené na základě obsahové podobnosti a teoretického klíče. Primárně jsem se tak při analýze dat musel vypořádat s problémem rozličných škál a kontextů, když jsem se snažil svůj terén zúžit pouze na hranice (města) Ústí nad Labem. Pohyboval jsem se přitom mezi mediální sférou (lokální a nadlokální význam); prostorem veřejných i neveřejných politik; víceméně neukotveným digitálním prostorem a spíše imaginárně, než fyzicky a geograficky ukotveným prostorem města; místní aktivizovanou a kulturní sférou či jen „ve vzduchu“ visícími klevety. Jde o různé lokace, aktéry, technologie, formy, podmínky možností a procesy, při kterých vzniká diskurzivní vyjednávání představ budoucnosti; jejich cirkulace, zamlčování či potírání, které dohromady z diskursivního pole dělají prazvláštní materiálně-kulturní a politický ambivalentní asambláž (srov. Campbell, 2013). Jde tedy do velké míry o dočasnou, syntetickou fikci či konstelaci, prostřednictvím které se má vykázat ona „*schopnost cirkulace a změny (...) schopnost transformace*“ (Foucault, 2002, s. 185) hodnot výpovědi i základních konstant infrastrukturně podněcených příběhu o budoucnosti města. Na druhé straně můžeme říct, že právě tato diseminace výpovědi a co do kontextů a

mediálních nosičů nesourodé pole se rovná mocenským technologiím futuringu, tedy vytváření podmínek možností pro (ne)rovnou redistribuci kapacity vytvářet a myslet budoucnost (Oomen et al., 2022).

5 Analytická část

V první polovině této kapitoly se pokusím o diachronní rekonstrukci diskurzivní „scény“, ve které vystávají či soupeří různé diskurzy o budoucnosti města, a která je v našem případě primárně podmíněná infrastrukturním příslibem. Jak již bylo zmíněno, jedním z určujících rozměrů megaprojektu je jeho časoprostorová i aktéřská komplexita. Různé koncepce, strategie, ambice, významy, přísliby apod. se s ubíhajícím časem (často v řádech desítek let) proměňují, mizí či objevují, a to ve vztahu ke společenským a kulturním podmínkám. Infrastrukturní megaprojekty jsou časovými nelineárními fakty, i rozostřenou časovou scénou, na které je možné vykázat pro určitou společnost nejen její ambice, problémy i výhledy do budoucna (srov. Söderlund et al. 2017, s. 5), ale i to, jak se odvíjejí v čase. Diachronní perspektiva nám také umožní pochopit, proč určité diskurzivní prvky vystupují v současnosti s rozdílnou intenzitou a naléhavostí. Diachronní oddíl kapitoly dělím do dvou částí. První je retrospektivní sondou pro roky 2010 až 2020. V rámci druhé se mezi lety 2021-2023 odvíjí jak můj vlastní výzkum, tak i druhá vlna zájmu o VRT v Ústí nad Labem. Diachronní směřování jsem se rozhodl zahrnout nikoli pouze z výše zmíněných důvodů; při analýze záznamů ze zasedání zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 7. 2. 2022 mě zaujala situace, kdy inženýr Jiří Kalčík jako zástupce CEDOPu při prezentaci podzemní varianty plánovaného terminálu VRT pojal za důležité zrekapitulovat „historii“ jeho příprav, což se setkalo s následující odezvou ústecké zastupitelky a členky výboru pro územní plánování Evy Fialové: *„Já si vážím (...) představení, co kdy bylo, jaké byly úvahy, ale my jsme dneska v trošku jiné situaci, nemohli bychom se věnovat tomu problému, který tady nastal? Já vím, že ta práce byla odvedena, ale 2010 už je dávno za námi a 2015 taky.“* (SM ÚNL, 2022a). Rád bych ukázal, že pro účely méj analýzy je třeba tuto „nejbližší historii“ zahrnout. Součástí analýzy je také určit, jak a kde vzniká prostor pro vyjednávání budoucnosti, což se bez zpětného pohledu neobejde.

Druhá polovina kapitoly je pak zaměřena strukturálně a snaží se rekonstruovat vybrané příklady zapojených chronopolitických strategií i vizí zúčastněných stran. Představuji zde to, jakými způsoby se propojuje infrastruktura, čas a politika při diskurzivní konstrukci budoucnosti Ústí nad Labem. Část je rozdělena do čtyř podkapitol, které se vzájemně prolínají a odkazují na sebe. Nenárokuje si nicméně být vyčerpávajícím přehledem. Zaměřuji se pouze na to, co je relevantní vzhledem k mým výzkumným otázkám, nicméně se v řadě případů bez širšího vysvětlení kontextu apod. obejít nelze.

5.1 Diachronní analýza

5.1.1 2010-2020 Cesta k uzlovému bodu

Původní koncepce VRT z roku 1995 s vedením trasy přes město Ústí n. L. vůbec nepočítala. V dokumentu *Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje* (ÚK, 2011a), který je stále v platnosti, se s VRT Dresden – Praha sice pracuje, avšak je vedena o pár desítek kilometrů jinde, podél dálnice D8 v prostoru mezi Teplicemi a Ústím. Koridor o šířce 600 m zůstává vymezen jako územní rezerva pod ochranou a součást rozvojové osy OS-2 Praha – Ústí nad Labem-hranice – ČR/Německo (Dresden) na základě *Koordinační studie VRT 2003*. Pro nás je důležité, že už v dokumentu *Vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj území* (ÚK, 2011b, s. 76) se mluví o VRT ve vztahu ke „zlepšení vazeb geograficko hospodářského celku a celého kraje k sousedícím krajům, ale i vazeb nadnárodní úrovně (posílení pilíře hospodářský rozvoj, posílení ale i zatížení pilíře životní prostředí)“. Zřejmě právě na pokračující tlak sousedního německého kraje²⁸ začalo Ministerstvo dopravy svou koncepci na počátku druhého desetiletí 21. století přehodnocovat a zapojení trasy do železničního uzlu krajského města se jako alternativní varianta nabízela (Kalčík, 2012, s. 172; srov. SM ÚNL, 2012). Zmíněný tlak z Německa souvisí s tím, co inženýr, projektant dopravních staveb a zaměstnanec Centra pro efektivní dopravu (CEDOP) Jiří Kalčík označil za tzv. *Sasko-českou trasu hospodářského růstu* (Kalčík, 2014). Sasko už od roku 2007 pracuje na změně vedení trasy mezi Drážďany a Prahou, která má za cíl vyřešit řadu problémů, jenž jsou definovány následovně. Zaprvé jde o zkrácení dojezdové vzdálenosti mezi Prahou a Drážďany (Evropská koheze). Za druhé o snahu dostat nákladní dopravu z kaňonu Labe a zamezit tak hlukovému znečištění v Evropsky významné lokalitě Labský kaňon (environmentální a ekologické ohledy). Poslední bod souvisí s cílem zřejmě nejdůležitějším: vyhovět rostoucím požadavkům nákladní dopravy na evropské úrovni: „Rostoucí objemy přepravy mezi střední a jihovýchodní Evropou způsobí na hlavním koridoru Orient-East-Med úzkoprofilovou situaci. Tento koridor spojuje státy jihovýchodní

²⁸ „Při jednáních v posledních letech však německá strana preferovala trať na nižší rychlost, aby mohla sloužit i pro nákladní dopravu a tím se zvýšila ekonomická efektivita dlouhého tunelu pod Krušnými horami.“ (Kalčík, 2012, s. 172)

Evropy s německými námořními přístavy Baltského moře“ (ibid., s. 31). Podle *Zemského plánu rozvoje* z roku 2012 je právě pro Sasko, potažmo Německo, typické o celé věci přemýšlet v termínech nadnárodních infrastrukturně-kohezních strategií, kdy základní kostru pro žádoucí rozvoj představují především nadregionální rozvojové osy; včetně VRT ležící na IV. panevropském dopravním koridoru (srov. MMR, 2013). Ostatně, i Ústecký kraj a město Ústí n. Labem s tímto velkým měřítkem od začátku pracují, i když do roku 2014 právě jen na úrovni strategické a plánovací dokumentace. Ta navíc po dlouhou dobu zůstávala v pozadí, a pokud šlo o VRT v Ústí, ani se nestala zásadním předmětem veřejných či politických debat.

V roce 2010 nechal Krajský úřad Ústeckého kraje vypracovat z evropských peněz v rámci dotačního projektu South – North Axis (SoNorA)²⁹ nezávazný dokument tzv. předinvestiční případové studie s názvem *Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (ÚK, 2010). Dokument měl kraji sloužit jako podklad pro komunikaci s Ministerstvem dopravy i jako podklad pro případnou studii proveditelnosti. Obecně se celý dotační projekt však týkal koncepční přípravy dopravní dostupnosti na tzv. severojižní evropské ose (koridor Orient/East–Med) a urychlení výstavby „chybějící“ infrastruktury³⁰. Dokument přítomnost různých úrovní (krajská, státní, evropská) a možné střety z nich vyplývající, sám explicitně zdůrazňuje. Není pro nás tedy důležitý pouze z analytického hlediska, ale také ilustruje, jak je v případě infrastrukturních investičních projektů důležité mít neustále na paměti otázku měřítka. Dokument nás přímo vyzývá, abychom od sebe oddělili pohled Ústeckého kraje a státu (ÚK, 2010, s. 50). Stát zohledňuje především otázku technické náročnosti, investičních nákladů a mezinárodních dohod. Pro kraj jsou klíčové dopravní obslužnost

²⁹ Projekt SoNorA (2008-2012) byl financovaný z operačního programu *Nadnárodní spolupráce Central Europe* (INTERREG IVB); INTERREG je pak jako finanční nástroj dotační a kohezní politiky EU obecně určený ke zlepšení implementace regionálních rozvojových politik. SoNorA se zaměřuje mimo jiné přímo na koncepční přípravu kvalitní dopravy a dopravní dostupnosti na tzv. severojižní evropské ose. Z projektu byly financovány i další studie týkající se vodních cest a logistických areálů, viz (SONORA, 2008). Projekt byl součástí nechvalně známého ROP Severozápad v operačním období 2007-2013, kdy na úrovni kraje docházelo k netransparentním praktikám při rozdělování evropských dotací.

³⁰ Ostatně, název tzv. pracovního balíčku projektu *WP4 – Odstranění překážek realizace infrastruktury* je výmluvný; srov. s následující citací z jedné brožury projektu: „*S cílem urychlit realizaci chybějící dopravní infrastruktury zahrnuje projekt SoNorA i zpracování případových studií konkrétních dopravních staveb. Dále budou vytvořeny pravidla, postupy a návrhy za účelem minimalizovat časté překážky v realizaci infrastruktury související se státní správou, financemi, životním prostředím nebo dosahováním veřejného konsensu*“ (SONORA, 2008).

regionu (a s tím související představa rozvoje) a environmentální dopady. Dokument dochází k tomu, že pro kraj, stát i město je výhodnější varianta vedoucí přes Ústí nad Labem, nicméně následně nás poučí, že:

„Pro takto zásadní infrastrukturní investice s nadnárodním významem je (...) nezbytné hodnotit objektivně přínosy funkčního kompletního celku, nikoli jeho vybrané části (...) Pouze takové posouzení (ať už socioekonomické, technické nebo environmentální) bude odpovídajícím způsobem zohledňovat síťové efekty a funkční vazby v rámci budované páteřní sítě.“ (ibid., s. 51).

Tato rovina se v podstatě kryje s „úrovní projektu SoNorA“, pro který není přesné vedení koridoru podstatné: odlišné důsledky plynoucí z dvou různých variant (mimo Ústí a přes Ústí) pro kraj se nijak nedotýkají otázky existence koridoru jako funkčního celku na evropské úrovni (ibid., s. 8). Ačkoli tedy rozhodně nejde o dokument zcela zásadní, výmluvným způsobem nám připomíná, že VRT přichází do Ústí jako zásah zvenčí, jako zájem jiných aktérů (státu a EU), který lze buď využít ve svůj prospěch, nebo se ho vzdát, popř. trpně snášet důsledky jeho přítomnosti. Na tom, zda bude Ústí nad Labem napojeno na páteřní síť koridoru z pohledu primární funkce zase tak nesejde. Když dne 18. 9. 2009 podepisoval saský premiér S. Tillich v Kramářově vile memorandum o budování vysokorychlostního železničního spojení na trase Praha-Drážďany-Berlín, měl jasno v tom, že: „Spojujeme tři města, která mají dohromady sedm milionů obyvatel a mají šanci stát se nejbohatším regionem v Evropě“ (ČT24, 2009). VRT představuje pro teprve nedávno do EU zapojeného státu imaginativní koridor, „zónu snění“ (Cross, 2014) ekonomického růstu a spolupráce.

Ale co samotné město Ústí nad Labem? I to má své (ne)závazné dokumentace, rozvojové koncepce, sny, aspirace i scény. Jedním z prvních dokumentů na úrovni města, ve kterém se o VRT něco málo dočteme, je tzv. *Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem* (2012). Zde se o plánovaném vedení trasy píše jako o „vizi budoucnosti“ Ústeckého kraje s pozitivním dopadem, a to v případě, že povede přes Ústí (SM ÚNL, 2012, s. 359). Nicméně úvahy o VRT v Ústí nad Labem jsou podle dokumentu „zatím dlouhodobou záležitostí s nestabilizovaným řešením“ (ibid., s. 364). Tak i tak, VRT je dle Generelu primárně záležitostí územního plánu a definice veřejně prospěšných staveb. Právě skrze a souběžně s otázkou územního plánu se závažnější zmínky o VRT dostávají do zorného pole města, alespoň tedy na půdě zastupitelstva. To ale předbíháme.

Územní plán Ústí nad Labem (ÚPÚL) byl zadán roku 2007 a nabyl účinnosti dne 31. 12. 2011. Mělo to ale háček. V dubnu následujícího roku byla z iniciativy sdružení ústeckých občanů Stop tunelům podána žaloba ke Krajskému soudu. Jednak podle nich došlo k porušení zákona o veřejných zakázkách kvůli nezákonně provedenému výběrovému řízení na zpracování plánu, jednak je územní plán obsahově trpí „*vadami a nezákonnostmi*“ (Stop tunelům, 2012). Mimoto „*postrádá jakoukoli vizi a je zcela nekoncepční*“ (Stop tunelům, nedatováno), což je u dokumentu, který má dle § 43 zákona o Územním plánu stanovit základní koncepci rozvoje území obce pochopitelná námitka. Jeden z bodů, který byl skupinou definován jako koncepčně závadný, zahrnoval celou řadu dopravních novostaveb (tři mosty a čtyři tunely). Šlo o jakýsi obchvatný systém – dopravní radiálně okružní skelet (Stop tunelům, 2012) – který však nesplňoval podmínky pro vymezení územní rezervy, je pro účely města naddimenzovaný, a zasahuje do řady pozemků, či těm přilehlým ubírá na hodnotě. Samotná argumentace sdružení Stop tunelům (potažmo jeho zakladatele Jana Kvapila) je v tomto bodě pro účely mé práce velmi zajímavá. Poukazuje totiž na chronopolitický rozměr infrastrukturních megaprojektů: nepřinášejí jenom příslib, ale budoucnost v přítomnosti aktualizují jako úzkost. Ale i jako pocit indiference a *hybris* „lidí přítomnosti“, nezohledňující radikální jinakost budoucnosti. Podle sdružení je územní rezerva: „*vymezena neurčitě, a to jak místně (není zcela zřejmé, kterých pozemků se týká), tak časově (není stanoven žádný termín k prověření využití území), což zakládá neúměrnou a nepřijatelnou právní nejistotu dotčených vlastníků a neurčitost územního plánu*“ (ibid.).

Dalším problémem je, že:

„(...) ‚výpočty‘ dokládající nutnost tohoto ‚skoroobchvatu‘ se vztahují k roku 2040 (viz *Odůvodnění územního plánu, str. 146*)! V případě těchto ‚výpočtů‘ nejde o prognózu či analýzu, ale o čistou fantazii, neboť při dnešní rychlosti vědeckotechnického vývoje znamená 30 let nepředstavitelně vzdálenou budoucnost – dokázal by si někdo v roce 1980 představit technický rozvoj a dopravní situaci města Ústí nad Labem roku 2010?“

(Stop tunelům, nedatováno)

Proces schvalování územního plánu provázela řada protestů, především pak obyvatel městské části Bukov, kudy měl vést jeden z tunelů (a kde vznikla, rovněž přičiněním Jana Kvapila, iniciativa *Dom-obrana*). Objevila se také řada obvinění z

nezákonného ovlivňování územního plánu, týkajících se podnikatelské činnosti některých zastupitelů. Největší úlohu však sehrálo právě hnutí *Stop Tunelům*. Sociální demokraté (ČSSD) v zastupitelstvu současně se schválením územního plánu nakonec přislíbily, že do dvou let se podaří tunely z plánu dostat (Hadašová, 2012). Jelikož k ničemu takovému ve slíbeném období nedošlo, hájili se, že právě žaloba podaná sdružením *Stop tunelům* je pro změnu územního plánu „*jakási obstrukce, která zabetonovala územní plán*“ (SM ÚNL, 2013). Krajský soud na základě žaloby nakonec v roce 2014 zrušil právě část ÚP s územní rezervou určenou na novostavby. Na konci roku 2015 zastupitelstvo města rozhodlo o pořízení nového ÚP, a teprve dne 20. 7. 2022 schválilo návrh jeho nového zadání. Územním plánem se tu zabývám z několika pro nás zásadních důvodů. Nejde pouze o příklad obdobného, místně situovaného problému, jakým je plánovaná realizace VRT. Snaha o změnu územního plánu v ústecké politické i veřejné angažované scéně sehrála zásadní úlohu a dodnes představuje jeden ze základních diskurzivních rámců debaty o VRT. Stála také za politickou aktivizací a vznikem politického hnutí PRO!Ústí, jehož někteří členové byli původně součástí *Stop tunelům*, a ti další se do budoucna významně podíleli na úsilí o realizaci nového železničního terminálu v Ústí. K tomu se dostanu později. V této rané fázi diskurzivního zrodu VRT na úrovni města se problematika objevuje pouze v případě expertního posudku k dopravní koncepci ÚP od architekta Ivana Lejčara ke dni 9. 9. 2011. Lejčar (2011, s. 1) celou koncepci vyhodnotil jako špatnou, protože jednak šla proti „*soudobým trendům dopravních koncepcí měst vyspělé Evropy*“, a jednak byla finančně nereálná. Zatímco dopravní politiky měst „*vyspělých evropských států*“ koncipují dopravně urbanistické studie zaměřené převážně na veřejnou a nemotorovou dopravu, nový ÚP Ústí nad Labem je dle architekta „*ryze technokratický dopravně-inženýrský*“ návrh „*města pro automobily*“ (ibid, s. 2). Co se týče VRT, Lejčar v posudku poznamenává, že nový ÚP především nesplnil požadavek Ministerstva dopravy na její zapracování do územní rezervy ve variantě vedené přes Ústí n. Labem. Celou věc pak staví tak, že je „*zcela nepochopitelné*“, že tuto „*evropsky prestižní záležitost*“ a velkou příležitost ÚP nezohlednil (ibid., s. 5), nejspíš na úkor onoho tunelově-mostního silničního půlkruhu, který by muselo ve výsledku město zaplatit samo, neboť Evropská unie při své dotační politice upřednostňuje stavby železniční. I když nakonec sám navrhuje situaci obrátit – půlkruh vypustit a zahrnout do úprav terminál VRT – ironicky tuto otázku uzavírá následujícími slovy:

„Naskýtá se otázka, co je pro rozvoj Ústí n. Labem důležitější, zda nepotřebné městské silniční tunely, které zadluží městský rozpočet, nebo napojení na vysokorychlostní síť evropských železnic, hrazenou z prostředků státu a EU. Obě stavby mají něco společného: uspokojí objemem práce stavební lobby.“ (ibid., s. 6)

Na půdě zasedání zastupitelstva města Ústí nad Labem se zmínka o VRT objevuje poprvé v roce 2013 v souvislosti s ještě jinou infrastrukturní kauzou, a sice ukončením provozu ústeckého autobusového nádraží. Parcelu, na které nádraží stálo, vlastnil podnik *Reality BUS.COM*, který jeho správu vyhodnotil jako nevýhodnou (ČT24, 2011).³¹ Ústí nad Labem se tak stalo jediným krajským městem bez autobusového nádraží. To bylo a je mnohými stále vnímáno – mimo zdůrazňování praktických nevýhod – za další „ostudu“ města a zásah od jeho sebevědomí (Šujan, 2015). MUDr. Pavel Dlouhý, v té době radní za ČSSD, přichází dne 5. 3. 2013 s následujícím prohlášením: *„S hlavním architektem [Vladimír Charvát] chceme tuto věc řešit a připravujeme náhradní řešení pro umístění autobusového nádraží, a to s plánovanou stavbou vysokorychlostní tratě a propojení tratě Praha – Berlín. Toto město potřebuje důstojný dopravní uzel a toto budeme navrhovat“* (SM ÚNL, 2013). Na to naváže téměř o rok později v rámci připomínky k *Návrhu aktualizace Politiky územního rozvoje ČR a Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje* na zasedání v září 2014. Jedna z vět, kterou uvozuje svou řeč o VRT, je pro nás zásadní. V záznamu ze zasedání stojí: *„Chceme Vaši pozornost upoutat na věci, které se týkají tohoto města z dlouhodobého hlediska.“* (SM ÚNL, 2014a). A pokračuje:

„...byli [bychom] velmi rádi, kdyby v rámci budování vysokorychlostní tratě se stalo Ústí n. L. uzlovým bodem. Realizace této tratě je možná časově velmi daleko, ale byli bychom rádi, kdyby uzlovými body byly: Praha-Ústí n. L. - Drážďany a naše město nebylo opomenuto, bylo jako krajské město tím uzlovým bodem, kde se bude s tou zastávkou vysokorychlostní tratě počítat.“ (ibid.).

³¹ Celá kauza se stala předmětem řady debat, ale i politizace z pozic některých politických stran. K tomu dochází i v současnosti, jak dokazují některé předvolební programy, viz např. Společně (2022a). Ostatně tato kauza by si zcela jistě zasloužila zpětné zhodnocení ze strany sociálních věd jako specifický případ privatizace veřejné infrastruktury, a to i pomineme-li fakt, že majitel pozemku usiloval o využití plochy v centru města jako odstavného parkoviště pro kamiony a autobusy, s čímž tehdy radnice v čele s radním Pavlem Dlouhým z ČSSD nesouhlasila (Pelikán, 2012).

O tři měsíce později, po říjnových komunálních volbách a vzniku nové koalice v čele s PRO!Ústí a ANO, se přidávají další dva hlasy z politického sdružení PRO!Ústí; David Daduč a Martin Hausenblas. Příspěvek k VRT prvního zmiňovaného je narozdíl od Dlouhého o něco výmluvnější a programový; v první řadě žádostí o to, aby zastupitelstvo potvrdilo, zda je vedení trasy v zájmu města. Tento návrh byl přijat v rámci usnesení zastupitelstva. Daduč využívá toho, že jde o poslední bod k projednání a svoji řeč otevírá následovně: *„Mně je ctí předložit tento poslední bod, ten bod míří maličko dál než ty všednodenní problémy, které jsme dosud měli na stole. Jde o věc, která je trochu vizi do budoucna pro Ústí na Labem.“* (SM ÚNL, 2014b).

Symbolicky tak určil, co je tím hlavním předmětem na sdíleném diskurzivním poli, co je „všednodenními problémy“ a co tou skutečnou výzvou. Různé prvky diskurzu zde mezi sebou začínají vytvářet vztahy. Daduč ve své řeči dále na scénu uvádí další aktéry, jenž sahají za hranici města: Ministerstvo dopravy, které má *„studie na to, že by se ta trať vedla přímo přes naše město, že bychom měli zastávku té vysokorychlostní železnice“* (ibid.) a Evropskou unii se svými studiemi proveditelnosti (v souvislosti s novou politikou TEN-T i v souvislosti s tlakem Německa). Daduč pokračuje apelem:

„proto si myslím, že by bylo velice vhodné, aby město, pokud možno aktivně, vstoupilo do toho vyjednávání s tou vizí, že za patnáct, dvacet, dvacet pět let...to je v tuhle chvíli jedno, ale až ta železnice bude, abychom skutečně měli zastávku u nás, protože by to mohl být obrovský impuls pro rozvoj města. Jak pro přilákání investic, tak pro turistiku, tak pro rozvoj univerzity, rozvoj jaksi fyzický města...který by se mohl točit kolem té nové zastávky a tak dále.“ (ibid.).

Když jsem s Davidem Dadučem vedl o devět let později rozhovor, zmíněné výstupy na zasedání si příliš nepamatoval a k současné podobě příprav trasování VRT přes Ústí byl do značné míry skeptický. Nepíše to zde z důvodu, abych někoho usvědčil z pokrytectví; rád bych jen znovu poukázal na to, v jakém časovém rozsahu jsou podobné projekty uskutečňovány a jakým nejistým a zvláštním způsobem zapojují rozličné aktéry. Jak píše antropolog Alfons van Marrewijk (2017, s. 48), megaprojekty *„vytvářejí dočasný kulturní rámec, který je následně reprodukován prostřednictvím procesů interakce během fázi projektu“* a tyto procesy se odehrávají v čase, kdy určití aktéři postupně můžou měnit svá stanoviska, ale i mocenské pozice. Diskurzivní formace a představy, kterým pomohli

na svět, pak samozřejmě mohou působit a cirkulovat nezávisle na původních aktérských záměrech. Daduč v roce 2018 z politiky nakonec odešel. Vrátime-li se ale zpět do roku 2014, na Dadučova slova navazuje Martin Hausenblas, který na rozdíl od Daduče zůstal kontinuálním zastáncem „jednoznačné logiky“ celého projektu (rozuměj VRT rovná se ekonomický přínos), a doplňuje je o výčet konkrétních kroků nutných při jednání se Správou železnic i s krajem, ke kterým již došlo nebo má teprve dojít.

„Ted' to je tak, že v zásadě jsme se chovali jako neslaně nemastně, třeba říct ne jenom Ústí nad Labem, ale obecně celý stát. A podle našeho názoru ted' musí vzniknout intenzivní impuls; my to chceme, chceme, aby ta zastávka byla v Ústí nad Labem, protože pro prosperitu města je to naprosto zásadní. Je třeba říct, že ať to bude, jak to bude, tak se bavíme o časovém horizontu třeba patnácti let nebo dvaceti let, nebude to zítra, jenom abysme měli tuhle představu.“ (SM ÚNL, 2014b).

Oba pak zdůrazňují úlohu nového terminálu pro novou a lepší dopravní koncepci Ústí. Jednak půjde o „uvolnění kapacity a využití pro příměstskou dopravu“ (Daduč), tak „autobusový i vlakový uzel na jednom místě“ (Hausenblas) (ibid.). Po tomto Hausenblas pokračuje a město rétoricky staví do role, kdy musí dojít k zásadnímu rozhodnutí s ohledem na jeho budoucí vývoj, čímž aplikuje diskurz naléhavosti, který detailněji popíši v části *Naléhavost a fatalismus*:

„Co se týče těch zabezpečení, tak pokud by se to realizovalo tímto způsobem, jsou vlastně dvě možnosti. Jedna trasa se úplně vyhne Ústí nad Labem a zastávka bude Berlín – Drážďany – Praha; to je jedna možnost. To je pro nás naprosto fatální, si myslím (...) A druhá možnost je právě udělat zastávku přímo v Ústí nad Labem to znamená vést to tím tunelovým tělesem jak pod Českým středohořím, tak i pod Krušnými horami“ (ibid.).

Se svými komentáři se nakonec přidávají další partneři z hnutí PRO!Ústí. Architekt Jan Hrouda i historik – a v současnosti senátor za Ústecký kraj – Martin Krsek pak neváhají hledat zdroje legitimizace v historicky informovaném narativu, kterým se budu zabývat v samostatné části *Historické dejavu a postindustriální étos*. „Myslím si, že pro budoucnost města je to jeden ze zásadních bodů“, tvrdí Hrouda (ibid.). Později se i on v rozhovoru, který s ním vedu opět o devět let později, staví k těmto tvrzením spíše odtažitě

a mluví o jistém zklamání a „odmytologizování“, přičemž je sám „zvědavej, co z toho vyleze“. K argumentaci pro vedení VRT městem se během zasedání vesměs dále přidají svým mlčením či ve formě krátkých vstupů i ostatní politici, včetně opozice. Pavel Dlouhý, který o VRT mluvil na půdě zastupitelstva už rok před tím (tedy v 2013), to nakonec vyjádří slovy „všichni tu myšlenku podporujeme“ (SM ÚNL, 2014b).

Na tomto zasedání v roce 2014 tedy dochází k třem důležitým diskurzivním situacím na úrovni správy města. Jednak se začíná formovat základní diskurzivní pole. To nelze vnímat jen jako širší kontext pro jednotlivé diskurzy; jak píše sociolog Robert Wuthnow (2009, s. 13), zároveň „poskytuje základní kategorie, v nichž se může myšlení odehrávat. Stanovuje hranice diskuse a vymezuje okruh problémů, které lze řešit.“ Jde o „dynamický terén, v němž se odehrává spor o význam“ (Steinberg, 1999, s. 748), jehož hranice však nikdy nejsou jasně vymezené. Výpovědi v rámci takového pole jsou pak většinou nějak strukturovány, a to jak ve vztahu k minulým událostem, tak ve smyslu vytváření modelů pro budoucí jednání. Základem těchto výroků je pak zjednodušování složitých příčinných vztahů a historických souvislostí, přičemž se v tomto procesu kombinují prvky z mnoha různých oblastí. Maarten Hajer pro toto diskurzivní jednání používá koncept tzv. dějových linií; jejich identifikace podle něj „ukazuje, že lidé neodkazují pouze na problém s pevně danou identitou, ale neustále mění definici problému.“ (Hajer, 2006, s. 69; zvýraznění MH). Těmto výročkům je pak vlastní falešný „předpoklad vzájemného porozumění“ (ibid., s. 69). Usnadňují tak často porozumění mezi odlišně založenými aktéry na společném politickém cíli. Hajer takovou situaci označuje termínem diskurzivní koalice: „skupina aktérů, která v kontextu identifikovatelného souboru postupů sdílí používání určitého souboru dějových linií v určitém časovém období.“ (ibid., s. 70; zvýraznění MH).

Následující dokazuje, že některé diskurzivní koalice mohou přežít i navzdory častým politickým turbulencím. Důvodů je více. Na zasedání zastupitelstva města dne 24. 6. 2015 dochází k lokálnímu politickému převratu, který v místní veřejnou známost vstoupí jako „ústecký puč“. Zastupitelé zde odvolali primátora Josefa Zikmunda a rozpustili koalici ANO s Pro!Ústí po necelém roce jejího vládnutí. Novou primátorkou se stala Věra Nechybová (ANO). Pád koalice prý způsobily především rozpory mezi jednotlivými frakcemi v rámci ANO. Ta část strany, která se podílela na puči, se postavila proti koaliční smlouvě s PRO!Ústí a na celé akci byla domluvena s opozičními stranami ČSSD, UFO a KSČM. Širší analýzou situace i důvodů, proč k ní došlo, se zde do hloubky zabývávat

nebudu, nicméně bez zmínění této události je těžké pochopit další politické nálady ve městě, které se v důsledku týkají i plánovaného terminálu VRT. Při rozhovorech s některými respondenty jsem se stále znovu narážel na jisté výroky o „vizionářích“ a „údržbářích“. Ty mi byly už delší dobu známé, ale nespojoval jsem si je s ústeckým pučem. Jak už jsem nicméně uvedl, uvnitř ústecké pobočky hnutí ANO vznikl konflikt, který měl i svou legitimizační rovinu. Povaha sporu i obhajoba jeho (ne)smyslu byla nejpregnantněji vyjádřena v titulku článku na iDNES novináře Jana Horáka (2015): *Vizionáři versus údržbáři. Koalici v Ústí rozložil střet dvou přístupů*. Nejde jen o můj specifický výběr přílehlavého, nicméně partikulárního novinového článku. Na oficiálních stránkách hnutí PRO!Ústí byl článek sdílen několik dní po zveřejnění v doprovodu následujících slov: *„Tento článek velmi dobře vystihuje dění posledních měsíců a dnů. Střet dvou pohledů na budoucnost města, střet dvou přístupů k politice a rozhodování.“* (PRO!Ústí, 2015). Toto rozdělení se ujalo a v některých ústeckých politicky a kulturně aktivních kruzích se dál používá.

Vraťme se ale k onomu článku a události, kterou zhodnocuje. Horák (2015) základní konflikt interpretuje následujícím způsobem: *„Zatímco v radě seděli lidé s vizemi na desítky let, část ANO je nechápala a přiklonila se k opozici s tradičním politickým rozhledem jednoho volebního období.“* Toto nepochopení, jak jej označil Horák, lze vnímat různě a průběh onoho zasedání k tomu jistě vybízí. Já si zde nicméně vystačím s výčtem výroků, jakými byla tato *tradiční* pozice legitimizovaná. Dala by se shrnout scénou, kdy na jeden z projevů Martina Hausenblase, který dramaticky otevírá slovy *„Město bez vize je město mrtvé“*, odpovídá opozičník Pavel Dlouhý tím, že *„vize je potřeba odpracovat“* (SM ÚNL, 2015a). Právě údajná averze vůči Hausenblasovi vedla také k rozpadu koalice; politik byl označen odpůrci za vizionáře, *„který nestojí nohama na zemi“* (Horák, 2015). Opozice dále obhajovala nutnost svého jednání důvody jako např. lepší hospodaření s veřejnými prostředky. Slovy Pavla Dufka (ANO), nově zvoleného náměstka: *„Ve městě se už nebudou dál vyhazovat peníze za nesmyslné architektonické a urbanistické studie, naopak rozumně investovat do toho, co potřebují a mohou využívat v každodenním životě občané města“* (ibid.). Libor Turek za ODS pak argumentuje tím, že problémy se koncentrovaly pouze na *„různé (...) nerealistické vize. Problémy, které souvisí s běžným fungováním města, vedení neřešilo“* (ibid.). Na druhé straně někteří odvolání zastupitelé frustrovaně argumentovali, jako např. Martin Mata (ANO) tím, že *„tohle město nikdy nemělo efektivitu, hodnoty a už vůbec ne cíle a vize“* (ibid.). A jak ukazuje interpretace

vlastních politických výsledků dalších odvolaných politiků, totiž že se „zavázali ke koncepcím v nerealizovatelném časovém horizontu“ (Pavel Štěpář z ANO) a „neuměli časově odhadnout“ (ibid.), co mohou a nemohou zvládnout (Jana Bohuňková z PRO! Ústí), šlo o politický převrat, který se mimo jiné legitimizoval i prostřednictvím sporu politiky dlouhých a krátkých horizontů.

Tehdejší primátor Josef Zikmund (ANO) se na onom zasedání snažil kontrovat kritiku ze své vlastní strany výčtem kroků, které koalice připravila k jednání či vyřešila. Jedním z nich je pak jeho slovy „*velice významný prvek*“, a sice domluva na tom, že ve všech projednávaných variantách trasování VRT se počítá se zastávkou v Ústí (SM ÚNL, 2015a).³² „*Pokud se to takto podaří, bude to výborná věc pro město*“ uzavírá Zikmund (ibid.). Hausenblausův projev o „*návrat na mapu regionálních center*“ (ibid.) si pro nyníšek nechám k analýze v pozdější části práce. Zajímavá je však debata, kterou vyvolal a která se nedá označit jinak než *spor o prvenství* (který se nesnažím zpětně rozřešit). Dlouhý ironicky poznamenává, že návrh na vedení VRT městem prosazovali oni (rozuměj ČSSD), a najednou jej koalice v pomyslném čele s Martinem Hausenblasem jakožto političtí „vizionáři“ objevují. David Daduč reaguje tvrzením, že se to stalo až poté, co „*jako Stop tunelům, fyzicky sem, na magistrát, přivedli architekta Ivana Lejčara a ten vedení města o té věci podal informace a vyzvali je, aby se tomu aspoň trochu věnovali*“ (ibid.). Josef Zikmund pak dodává, že za něj se návrh předal, „*takže teď máme jistotu, že SŽDC se bude zabývat tím, že vysokorychlostní zastávka (...) bude v Ústí nad Labem při jakékoliv variantě. Tečka.*“ (ibid.)

Případná zastávka VRT se tedy i přes tyto politické výkyvy dostala do základní dokumentace města. *Strategie rozvoje města 2015-2020* (SM ÚNL, 2015b) zásadní dlouhodobou rozvojovou potřebu v podobě realizace VRT přes uzel Ústí nad Labem zmiňuje. V rámci sekce příležitostí a hrozeb tamtéž je pak zařazena do bodů *Řízení města, zájmy města, atraktivita města*; s tím že nepřítomnost terminálu se rovná hrozbě ve všech bodech (ibid.). Dále se v dokumentu dozvíme, že napojení města na „*celoevropský systém vysokorychlostních železničních tratí (VRT) nese zásadní ekonomický potenciál pro budoucí rozvoj města i celého regionu severozápadních Čech. Přímé napojení města na systém VRT představuje jasnou investiční a konkurenční výhodu*“ (ibid., s. 93). Několikrát je pak zdůrazněna nutnost snahy města „*o aktivní zapojení do debat ohledně*

³² „*Informace o jednání ze dne 19. 12. 2014 za přítomnosti zástupců ministerstva, kraje a města. Do zápisu uvedeno několik variant, kudy by ta vysokorychlostní železnice měla vést, ale všechny varianty měly zastávku v Ústí n. L.*“ (SM ÚNL, 2015a).

vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany (...) jako součást prosazování zájmů města na krajské a státní úrovni“ (ibid., s. 80)³³. Posledně zmiňované souvisí s prostým faktem, že jde o státní zakázku a pokud si město nepřeje, aby výsledná podoba pro něj představovala spíše hrozbu, musí se do realizace zapojit např. vyhlášením architektonické soutěže ohledně podoby a využití nového terminálu. K tomuto bodu se vrátím v následujících částech práce.

Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 (2018a), s ohledem na aktualizaci studie při ZÚR ÚK a v té době aktivní zájem samotného města, variantu přes Ústí zahrnuje, ačkoli zdrženlivěji. V její *Návrhové části* (ÚK, 2018b, ibid, s. 13) si sice můžeme přečíst, že realizace VRT Praha – Drážďany přes železniční uzel Ústí nad Labem s odbočnou větví do Mostu je pro kraj „zásadní dlouhodobou rozvojovou potřebou“ a přispěla by ke „zvýšení rezidenční i podnikatelské aktivity Ústeckého kraje“; nicméně ve finální verzi určené pro veřejnost se dočteme jen cosi o případné realizaci rychlého železničního spojení Praha – Most (ÚK, 2018a, s. 15). Explicitnější je pak v tomto ohledu *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017-2021* (ÚK, 2016b). VRT je zde definována jako součást infrastrukturních priorit pro plánovací horizont 2021+ a významná stavba národního a mezinárodního významu. V souvislosti s očekávaným radikálním dopadem na celkovou dopravní koncepci kraje se v dokumentu klade požadavek: „v následujícím plánovacím období definitivně uzavřít trasování a podobu VR tratě Praha – Dresden, územně chránit již jen finální trasu. Ústecký kraj podporuje z prezentovaných variant (dle naposledy prezentovaného stavu v 04/2016) variantu C, která přímo napojuje Ústí nad Labem“ (ibid., s. 94).

Tyto změny se samozřejmě zapsaly i do zmiňovaného územního plánu, jak můžeme vyčíst ze zpráv o uplatňování ÚP pro roky 2012-2015 (SM ÚNL, 2015c) a 2016-2020 (SM ÚNL, 2020b). V prvním případě byly zapracovány již zmiňované návrhy architekta Lejčara o přehodnocení dopravní koncepce města, tak i deklarovaná nutnost a cíl „sledovat nové záměry vysokorychlostní tratě a umístění její stanice na úrovni centra

³³ Následuje seznam konkrétních opatření do roku 2020 „1. iniciování aktualizace ZÚR Ústeckého kraje-nová trasa přes Ústí nad Labem; 2. Zprostředkovávání informací občanům města o problematice VRT prostřednictvím médií; 3. Pravidelná účast na celostátních i mezinárodních konferencích týkajících se koncepce VRT v ČR; 4. Uspořádání konference na téma VRT a možný přínos pro rozvoj Ústí nad Labem a celého regionu; 5. Jmenování zmocněnce města pro VRT; 6. Inicivace vzniku pracovní skupiny na úrovni Ústecký kraj – Svobodný stát Sasko; 7. Přímé kontaktování veškerých klíčových osob (s rozhodovacími pravomocemi, ale i projektantů) spojených s přípravou VRT“ viz SM ÚNL (2015, s. 93).

města“ (SM ÚNL, 2015c, s. 9-10). Další z návrhů na aktualizaci, který byl schválen, pak přímo požaduje „vymezit Ústí nad Labem jako uzlový bod, resp. jako region přímo obsluhovaný vysokorychlostní tratí VRT.“ (ibid., s. 105). Podle přílohy č. 2 ke zprávě je původní záměr vedení trasy mimo město na žádost SŽ pomyslně a „bez připomínek“ smeten ze stolu s tím, že neobsluhuje dostatečně regionální centrum Ústí nad Labem a tudíž „neodpovídá požadavkům nově formulované politiky TEN-T“ (SM ÚNL, 2015d, s. 2). Obecně řečeno, výstavba terminálu „může přinést další oživení v rozvoji města“ (SM ÚNL, 2015c, s. 11). Zpráva o uplatňování za roky 2016-2020 (SM ÚNL, 2020b, s. 20) nás pak již ujišťuje, že možnost napojení Ústí je na základě úkolu z Politiky územního rozvoje (PÚR) „ve sledovaném období prověřována Ministerstvem dopravy (...) se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu“.

Mezitím vznikla řada nových studií, např. *Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice* (2013), *Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN* (2015), *Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (2015) a především již zmíněný závazný dokument *Program rychlých spojení z roku 2017*. Značně komplikovaně to vypadalo na sklonku desetiletí se studií proveditelnosti pro úsek Praha – Drážďany. Správa železnic rozvázala spolupráci s CEDOP, který studii zpracovával a oba subjekty se neshodovaly ani na horizontu další práce: „Studie od CEDOP počítá s šestiletou přípravou a následně výstavbou během deseti let. Scénář Ministerstva dopravy a Správy železnic počítá s dokončením všech čtyř etap do roku 2040“ (Cafourek, 2020). Ke dni 22. 12. 2020 Centrální komise Ministerstva dopravy svou studii proveditelnost nakonec schválila. Na tom, že by měla vést trať přes Ústí se v krajském městě shodnou, zdá se, všichni. Ovšem pouze na tom. Problémem se ukázalo být to, jak a kudy přesně by trasa měla vést.

Přejděme ke shrnutí. Do Ústí nad Labem se dostává představa terminálu VRT v centru města jako projekt nadnárodního charakteru, jako nástroj kohezní politiky EU na rovině utváření společného evropského trhu. Zároveň se pomalu stává součástí horizontu rozvojových představ města. Dochází k tomu skrze snahu některých aktérů na plánovaný terminál poukazovat jako na nástroj řešení lokálních problémů (chybějící autobusové nádraží, dopravní obslužnost obecně), tak skrze tlak zvenčí (EU, stát, Sasko). Jakýsi souzvuk obojího přitom prosakuje do strategické a územně správní dokumentace; někdy coby explicitně deklarovaná potřeba (kritika územního plánu, že mimo jiné nezahrnuje terminál VRT), někdy jako záležitost v pozadí, se kterou je možné v budoucnu počítat. Na

politicko-správní rovině města je tento rozvojový horizont vyjednáván v souboji přístupů krátkodobých a dlouhodobých řešení. Dochází zde k vymezování pozic v rámci diskurzivního pole politických kompetencí, tak jak je chápou či strategicky volí jednotliví aktéři. V tomto souboji „vizionářů“ a „údržbářů“ se ovšem zastávka VRT přesouvá do samotného určujícího rámce rozvojových představ jako takových, stává se synonymní s ekonomickým růstem. Vzniká tak diskurzivní koalice – zastávku v centru města chceme, přinese nám ekonomický blahobyt. Tato představa je sdílena na základě sdílené filosofie rozvoje skrze technologickou a ekonomickou expanzi (srov. Skillington, 1998, 461), přičemž konflikt se přesouvá na úroveň o povaze a intenzitě kroků nutných k realizaci terminálu. Zatímco ve strategické dokumentaci je aktivní účast města na celé záležitosti přímo deklarována, politické vedení začíná čelit kritice, že tento strategický cíl nenaplnuje. Začíná se také rodit konflikt ve věci prevence možných závažných rizik, která s sebou terminál přináší. V následující části se zaměřím na dění od roku 2021 do současnosti, kdy tato konfliktní povaha vizí terminálu vystupuje do popředí.

5.1.2 2021-2023: Příležitost nebo hrozba?

Ještě, než přejdu k vlastnímu účelu této části, a sice popsání rodícího se konfliktu i povahy pokračujícího konsenzu, zaměřím se na jeden analytický výhonek, který mi umožňuje přistoupit k nim z trochu jiného hlediska. Ptám se: Jak se k informacím o plánovaném terminálu dostane široká veřejnost? Ačkoli se Ústí zavázalo ve své *Strategii rozvoje pro rok 2015-2021* o VRT veřejnost informovat, novinky o plánované megastavbě přicházejí odjinud; ať již prostřednictvím projektu *Re-vize Ústí* (2017-2019) architektky Jitky Žambochové, dvou spontánně vzniklých diskuzí v kulturním centru Veřejný sál Hraničář (k tomu více v kapitole *Příklady chronopolitiky*), nebo skrze sociální sítě a či lokálního a celostátní tisku. Tentokrát jsou však v posledně zmiňovaném případě titulky článků poněkud střízlivější (či vystřízlivělé?) a zabývají se řadou konfliktů spojených s plánovanou výstavbou na stále nevyjasněné trase Praha – Drážďany. Neurčitou, přesto vyhlíženou budoucnost vystřídají konkrétní obavy spojené s výstavbou. Ty se začínají, třeba právě v podobě jasně artikulovaného nesouhlasu, manifestovat jako symptomy „budoucnosti v přítomnosti“. K tomu však dále.

Když jsem ještě v roce 2020-2021 dělal v rámci výstavního projektu *Komu patří město* pro Galerii Hraničář malý skupinový výzkum prostoru u západního nádraží (tzv.

městské části Nové Město), součástí byl i dotazník, který se věnoval vztahu občanů k této „ohyždě města“ (jak prostor pojmenoval jeden z respondentů)³⁴. Dotazník jsme tehdy kvůli pandemii covidu-19 vypustili také do digitálního prostoru, konkrétně do „městských facebookových skupin“ jako *Ústečáci sobě*, *Ústečáci sobě bez cenzury*, *Ústí nad Labem* apod. Nad očekávání velké množství dvou stovek respondentů mohlo v rámci dotazníku odpovědět také na otázku, zda vědí o chystané výstavbě terminálu VRT v prostorách současného západního nádraží a co by toto dopravní spojení mohlo městu podle nich přinést. Ukázalo se, že dvě třetiny respondentů jsou s celou záležitostí více či méně obeznámeni. Co do hodnocení možného přínosu se odpovědi dělily do tří skupin. Za první šlo o skeptiky, kteří nemají důvěru, jak v celkovou kapacitu státu něco podobného realizovat, tak v dostatečnou atraktivitu města a ani v tom, že se celé věci vůbec dožijí: „*rychlodráha tady přece nebude stát dalších 50 let, tak asi nemá velký význam se tím zabývat*“, shrnul jeden z respondentů (Zářecký a Kokšalová, 2021b, s. 23). Další, o něco menší skupina záměr vítala, ale spíše zdrženlivě; VRT by mohla městu přinést kýžený rozvoj, ale je pro to potřeba něco dělat. Poslední skupina jako odpověď uváděla, že „*neví a nedokáže si možné dopady představit*“ (ibid., s. 22).

Zmíněný projekt byl mým prvním větším vstupem do problematiky VRT a plánované realizace terminálu v Ústí. Samotného mě překvapilo, jak záměr takového rozsahu vlastně zůstává pro řadu místních neznámý či je nechává chladnými (Je to skutečně časovým horizontem celého projektu, který se pohybuje v rádech desítek let, nebo na vlastní kůži pocíťovaná nekompetence činných orgánů?), a především pak fakt, že se informace o celé věci ke mně dostávají v roce 2020, přičemž jsem se o dění ve městě poměrně zajímal. To bylo pro mě podnětem zhodnotit – v rámci výzkumného designu, tak v cíli re-konstrukce diskurzivního pole pro vyjednávání terminálu v Ústí – jakým způsobem a skrze jaké kanály jsou obdobné věci komunikovány s veřejností, a co toho výsledkem. V teoretické kapitole jsem zmínil, že přípravy megaprojektů jsou spojené s demokratickým deficitem, nicméně i tak je v zájmu angažovaných skupin svůj projekt veřejnosti nějakým způsobem „prodat“; přislíbit budoucí rozvoj či alespoň utišit obavy (Flyvbjerg et al., 2003). Účastník na tzv. veřejné sféře města se tak ocitá někde mezi mediální sférou (lokálního a nadlokálního významu), oficiální politickou půdou (více participativní s možností připomínkovat návrhy a zapojit se na zastupitelstvu, tak tou zcela

³⁴ (Zářecký a Kokšalová, 2021b). Tento dotazník, jehož výsledky podobně jako výsledky celého skupinového výzkumu byl zveřejněn na stránkách Zinu 400 (2021).

jednosměrnou, jako jsou oficiální kanály města a nově i Kancelář architekta města), drby a běžnou komunikací (včetně té v digitálním prostoru), místní aktivizovanou a kulturní sférou (Stop tunelům, Veřejný sál Hraničář) a podobně. Jde o různé lokace, formy, aktéry, technologie, procesy a podmínky možností, při kterých vzniká diskurzivní vyjednávání představ budoucnosti; jejich cirkulace, zamlčování či potírání, které dohromady z tzv. veřejné sféry dělají prazvláštní materiálně-kulturní a politicky ambivalentní asambláž (srov. Campbell, 2013).

V tomto případě se de/re-konstrukce takové sféry rovná technologiím futuringu, tedy formování podmínek možností pro (ne)rovnou redistribuci kapacity vytvářet a myslet budoucnost, jak s odkazem na Oomen et. al.(2022) popisují v teoretické části věnující se chronopolitice. S jistým předstihem zde můžu říct, že komunikace “shora dolů” skutečně vykazuje rysy jisté tlumené jednosměrnosti, a to v tom smyslu, že byl megaprojekt vykázal mimo sféru veřejného vyjednávání a k široké veřejnosti se dostal pouze coby věc v podstatě časově i kompetencím „běžného“ občana vzdálená. Jak si řekneme ještě jinde, VRT v Ústí „politicky netáhne“. Fakt, že co do veřejného zájmu hraje VRT druhé či třetí housle je ovšem faktem konstruovaným, vycházejícím z nastolených a udržovaných podmínek toho, jak město komunikuje své cíle, hodnoty i zájmy. Je to záležitostí toho, na co je městem kladen důraz, co se potlačuje a co se dostává do popředí.

Magistrát na svých webových stránkách otevírá teprve v roce 2022 v rámci sekce *Rozvoj města* bod č. 7 s názvem *Vysokorychlostní trať VRT*, a to po zasedání ze dne 16. 5. 2022, kdy zastupitelka Karolína Žákovská (PRO!Ústí) vyzvala ke zřízení speciální informační sekce na stránkách města, „protože to je jeden z nejvýznamnějších (...) investičních (...) samostatný záměr, který se v Ústí nad Labem bude dělat a který ovlivní tvář města na příštích sto let minimálně“ (SM ÚNL, 2022b). Došlo k tomu v návaznosti na výzvu z únorového zastupitelstva (SM ÚNL, 2022a), kdy se město (nutno podotknout, že opět po několika letech) zavázalo o plánované zastávce informovat veřejnost (k oběma zasedáním viz část *Naléhavost a fatalismus*). Kromě obecných informací k VRT RS4 jsou zde také zápisy z jednání městské pracovní skupiny, která má za úkol konzultovat budoucí terminál VRT se Správou železnic z pozice města a hájit tak jeho zájmy (k těmto dokumentům viz kapitola *Vize: Nové nádraží, nové město*).

Oficiální a úřední dokumentaci ke koncepci územního rozvoje většinou nezaangažovaná veřejnost nečte. Přesto tu je a tvoří pro odpovědné orgány i občany rámec a závazek, ke kterému je nutné se jako k opěrnému bodu středně i dlouhodobé politiky

vztáhnout; slouží jako jakýsi důkaz či stopa (rozvojových) příslibů promítnutých do prostoru. Jde nicméně o „*přísliby, které vyžadují validaci*“, jak píše antropoložka Simone Abram (2017, s. 64), a samy o sobě představují jen malou část celého procesu vyjednávání a koncipování. Právě proces plánování a vyjednávání, který se skrývá za „*údajně veřejnou*“ (ibid, s. 63) strategickou dokumentací je charakterizován spíše „*mocenskými konflikty provázenými zákulisními boji a mocenskými koalicemi*“ než deliberativním, kolaborativním a komunikativním rozměrem, jak píše český urbanista a architekt Karel Maier (2014, s. 233), a jak jsme viděli v případě sporu o územní plán města. Ostatně, i samotná rozvojová východiska a kritéria těchto plánů lze podstoupit kritice. Představy o budoucnosti zakotvené v územně rozvojových plánech stojí na ekonomistických, abstraktně správních imperativních, a prostřednictvím byrokratických nástrojů „*pracují na redukci širších koncepcí budoucnosti na zvládnutelné mechanismy*“ (Abram, 2017, s. 61; srov Abram a Weszkalnys, 2013). A konečně, mnohé jiné budoucnosti, vznikající během procesů plánování, se ze samotných dokumentů vytrácí (Abram, 2017, s. 64). Přesto tyto dokumenty zůstávají důležitými pro legitimizaci způsobilosti správních subjektů usměrňovat a koncipovat budoucnost (Gephart et al., 2010, s. 284). K roku 2023 máme po ruce tři konkrétní: *Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem (PUMM) (SM ÚNL, 2020c)*; *Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022-2026 (ÚK, 2021)*; a *Strategie rozvoje města ústí nad Labem 2021-2030 (SM ÚNL, 2020a)*.

Plán dopravní obslužnosti ponechává VRT v rámci infrastrukturních priorit a staveb nadnárodního významu se zásadním dopadem na kraj a zůstává u požadavku (pro plánovací horizont 2026+) „*definitivně uzavřít trasování a podobu VR tratě Praha – Dresden*“ a „*zahájit rekonstrukci žst. Ústí n. L. západ do podoby centrálního nádraží*“ (ÚK, 2021, s. 119). V obou případech se pak doporučuje „*maximální možné zrychlení realizace*“ (ibid., s. 105, 116).

Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem a jeho podkladová dokumentace vychází z velké části z předpokladů nastíněných ve *Strategii rozvoje města 2015-2020* a dalších rozvojových dokumentů, které jsem analyzoval v první části této kapitoly. V rámci strategického cíle „*Město s udržitelným dopravním chováním*“ je zde jako cíl specifický zdůrazněna „*Podpora realizace vysokorychlostní trati*“³⁵ (SM ÚNL, 2020c, s. 19) a jako „*opatření*“ s vazbou na tento specifický cíl pak „*Realizace dopravního terminálu u budoucí*

³⁵ Viz tam také: „*nutnost politické podpory pro projekt vysokorychlostní tratě (VRT), která je z České republiky do Německa trasována přes území Ústí nad Labem*“ (ibid., s. 127).

stanice VRT“ (ibid., s. 23). Očekává se zvýšení atraktivity města (ibid.), zvýšení potenciálu „pro udržitelnost městského prostředí a zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy“ (ibid., s. 127), skloubení různých módů veřejné dopravy v jeden terminál, konkurenční výhoda v podobě dostupnosti Prahy a Drážďan do půl hodiny. Proveditelnost opatření v rámci scénáře, které si PUMM klade, je předpokládána v horizontu let 2022 až 2040, a pro tento horizont se scénář budoucnosti dělí na dvě varianty: bez realizace VRT a s realizací VRT na území města Ústí nad Labem (ibid., s. 49).

V rámci dokumentu *Strategie rozvoje města*, tedy dokumentu, který stanovuje „vizi budoucího stavu, cíle, priority a konkrétní opatření pro podporu rozvoje města“ (SM ÚNL, 2020a, s. 1) se dozvídáme následující. Napojení města na celoevropský systém VRT se stanicí přímo v centru je „klíčovým projektem pro další rozvoj města“ (ibid., s. 77-78) a má z hlediska jeho dostupnosti „strategický význam“ (ibid., s. 75). Dopravní systém města neodpovídá – jak jsme se dozvěděli už dříve – budoucím potřebám města tak, jak jsou definovány dle koncepcí udržitelnosti; „proto bude vyžadovat realizaci zásadních dopravních projektů spojených s vybudováním stanice vysokorychlostní železnice“ (ibid., s. 76). Dle SWOT analýzy je vznik zastávky příležitostí a její nepřítomnost hrozbou (ibid., s. 51). Město musí „i nadále“ (ibid., s. 78) aktivně participovat na přípravě realizace projektu, nicméně celý projekt je teprve v „počáteční fázi příprav a nelze proto předpokládat, že by trať byla postavena před rokem 2030“ (ibid., s. 18). Z tohoto i předešlých dokumentů jasně vyplývá, že i přes značnou shodu na prioritním vedení trasy přes Ústí nad Labem stále není nic rozhodnuto. Přesto už teď můžeme říct, že v případě VRT máme co dočinění s jakousi *infrastrukturní figurací rozvojového horizontu města*, a to nikoli pouze ve věci „udržitelné dopravy“.

To samé se týká politické reprezentace města a kraje. Přes dílčí odlišnosti udržuje většina politických stran, usilujících o místo ve vedení města, ohledně VRT *konsenzus*. A tím je realizace terminálu v Ústí nad Labem. Diskurzivní produkce spojená s kladným přijetím vedení trasy VRT přes centrum města se stává značnou a intenzivní v souvislosti s protesty okolních obcí na Litoměřicku a v Chlumci-Stradově (viz dále), a především pak před komunálními volbami v roce 2022. Například Pirátská strana tradičně vysokorychlostní trať podporuje, ostatně jeden z členů, krajský zastupitel Jiří Baudis, se jako stranický odborník na dopravu (a bývalý zaměstnanec SŽ) tématem politicky aktivně zabývá. V červnu roku 2023 dokonce Baudis inicioval pro krajské zastupitelstvu workshop s diskuzí k variantám tras VRT přes Ústecký kraj (viz dále) a minimálně od roku 2021 se

snažil o VRT, jejích kladech i záporech informovat pomocí sociálních sítí i veřejnost. Od toho samého roku jsme tak mohli číst vyjádření, jako: „*Podporujeme vysokorychlostní trať a terminál VRT v centru Ústí nad Labem*“ (Piráti ÚK, 2021a); „*Chceme přivést trať do co největší části kraje a do centra Ústí nad Labem, to vše s co největší informovaností veřejnosti a na základě konsensu se „zasaženými“ obcemi.*“ (Piráti ÚK, 2021b); „*VRT je prostě potřeba a už teď jsme jako střed Evropy katastrofálně zaspali. Čím dřív kopneme do země, tím menší ekonomické následky si v budoucnosti ponese.*“ (Piráti ÚK, 2021c). Zároveň se aktivně vymezují proti trasám navržených SŽ a řadě koncepcí, se kterými státní investor přichází, a usilují o nalezení „konsenzu“ a „lepší“ variant (srov. Piráti ÚK, 2021d). Podobným způsobem se k věci staví zástupci Starostů a nezávislých za Ústecký kraj. V příspěvku z roku 2020 si můžeme přečíst, že: „*Vysokorychlostní železnice se zastávkou v Ústí nad Labem – to je důležitý předpoklad rozvoje našeho kraje.*“ (STAN ÚK, 2020). V případě VRT je pak za politický klub nejhlasitější osobou krajský zastupitel a člen Dopravní komise Filip Ušák. Ten se také stal členem krajské pracovní skupiny založené v dubnu 2021, jejíž účelem je zajistit a udržovat spolupráci mezi krajem, Ministerstvem dopravy a SŽ na přípravě vedení VRT Praha – Státní hranice na území Ústeckého kraje a přijít s co „nejkompromisnějším“ a „nejudržitelnějším“ řešením pro dotčená území. Ušák, v souladu s výše popsáním, prosazuje aktivní přístup ze strany města, ale také navrhuje zřízení speciálního opatření v podobě tzv. krajské komise pro územní plánování, jež by se systematicky zabývala plánovanými liniovými stavbami na území kraje (STAN, 2021).

Strana Ústecké fórum občanů (UFO) zařadila výstavbu VRT (v podzemní variantě, k tomu viz dále) do svého volebního programu na rok 2022-2026 (UFO, 2022). Také komunistická strana (KSČM) ve svém tisku reprodukuje tradiční narativ o demografických a investičních výhodách VRT: „*Velmi důležité bude prosadit, aby VRT (vysokorychlostní trať) měla zastávku v Ústí. To by mělo napomoci k zvýšené pozornosti významných firem a město by mohlo profitovat ze vzniku nových pracovních příležitostí.*“ (OV KSČM ÚNL, 2022, s. 2). Ústecká pobočka politické strany SPD v rámci svého reportu ze zasedání zastupitelstva dne 19. 12. 2022 píše: „*Součástí jednání byla i největší investiční akce za posledních 50 let, kterou je bezesporu #vysokorychlostní #trať. Naši zastupitelé spolu se speciálním týmem odborníků podpořili a pomohli opravit a doplnit všechny návrhy, které našemu městu zajišťují přínos z této akce.*“ (SPD ÚNL, 2022).

Nejhlasitějším proponentem terminálu VRT byl pak vedle Martina Hausenblase spolek Společně Ústí nad Labem založený roku 2018. V roce 2022 pod stejným názvem jako koalice TOP 09 a KDU-ČSL kandiduje zakladatel spolku Zbyněk Novák neúspěšně na primátora města. Rétorika volebního programu opět těžila z onoho politického schizmatu proaktivních „vizionářů“ a pasivních „údržbářů“. Na stránkách uskupení stojí: „*Chceme, aby vedení města vidělo dál než za jedno volební období, chceme skutečnou vizi*“ (Společně, 2022b) či „*Volte budoucnost a rozvoj našeho města*“ (Společně, 2022c). VRT je v jejich případě zásadní součástí politiky „vize“. Minimálně od roku 2021 opakovaně na svých Facebookových i webových stránkách za trať lobbují; ostatně ve volbách roku 2022 je „*aktivní zapojení do projektu vysokorychlostní tratě (...) tak, aby přinesla městu maximální užitek*“ součástí jejich koaličního programu (Společně, 2022d). Samotný megaprojekt pak rámuje jako „*nejpřínosnější realizaci zásadního dopravního, a především rozvojového projektu pro naše město*“ (Chobot, 2021). Rok před volbami jako spolek spustili aktivní kampaň za terminál, a to v podobě webové stránky *VRT Ústí nad Labem* (vrt-usti.cz), na které propagovali i svou petici s cílem „*ukázat odpovědným osobám a orgánům, že je zde podpora tohoto řešení mezi obyvateli Ústí nad Labem*“ (Společně, 2021a). Sami se pak pasují do role prostředníka mezi veřejností, městem a Správou železnic; v jejich předvolebním programu se můžeme dočíst, že informují „*veřejnost o chystané stavbě vysokorychlostní trati*“ (Společně, 2022d) a na stránkách s peticí pak, že „*Se Správou železnic, která tento projekt má na starosti, připravujeme sérii konferencí a přednášek pro politiky i veřejnost o přínosech vysokorychlostní trati pro naše město.*“ (Společně, 2021a). Celou záležitost rámuje jako boj o budoucnost města, jenž je třeba vybojovat co nejdřív (viz část o politice naléhavosti). Zastávka v nedalekých Chabařovicích, kterou pak mnozí prosazují, by nepřinesla městu „*kýžené výhody*“ (Společně, 2021b). Příjezd TGV do Ústí nad Labem byl pro ně také způsob, jak svou pozici na rozvojovém horizontu města prezentovat. V jednom ze sdílených Facebookových příspěvků je VRT rámována jako zásadní investice do budoucnosti, Společně pak především argumentují blahem budoucích generací a přináležitostí do Evropské sítě, přičemž nezapomenou zdůraznit, že se o její realizaci dlouhodobě zasazují:

„Vysokorychlostní trať bude v Ústí nad Labem za více než desítku let. Pro naše město vysokorychlostní napojení na Prahu a Drážďany znamená velkou příležitost. Hlavně pro budoucí generace. Ústí nad Labem tak bude součástí obrovské evropské sítě a stane se tak

velmi dobře dostupným pro obyvatele okolních měst i zemí. Už jen z toho důvodu už roky bojujeme za vysokorychlostní trať v Ústí nad Labem.“ (Společně, 2022e).

Pro jejich činnost bylo v letech 2021-2022 také charakteristické, že se v komunikaci na sociálních sítích pouští se zástupci obcí do častých „potyček“ v debatách o budoucnosti a rozvoji Ústí nad Labem na úkor okolních obcí, bude-li realizována varianta se zastávkou v centru města. Na videu k petici Zbyněk Novák vychází z podchodu u západního nádraží a prstem ukazuje na symbolické vyobrazení ženských pohlavních orgánů s komentářem, že *„Takhle nás vidí někteří lidé z okolních obcí“* (Společně, 2021b). Nejde jen o nadsázku, ale do jisté míry i o diskurzivní strategii konstrukce polarizace „my“ (kteří chceme vše pro rozvoj města Ústí nad Labem) a „oni“ (kteří rozvoji města brání).

O co tedy šlo? *„Varianty. To je oč tu běží.“*, jak se píše na Facebookových stránkách protestního spolku obce Chlumec (VRT Chlumcem, 2021a). Snaha SŽ o změnu ZÚR ve vztahu k novému trasování VRT Praha-Drážďany na základě nové studie proveditelnosti (k roku 2020) vyústila v konflikt s obcemi, kterých se má nové trasování přímo dotknout a které s ním ve svých územních plánech nepočítaly. Především pak konflikt způsobilo přesunutí plánované trasy (tj. nové územní rezervy) na pravý břeh Labe přes řadu obcí na Litoměřicku (Libotenice, Židovice, Křešice, Hrobce, Oleško, Travčice ad.) a vyústění Krušnohorského tunelu mezi obcemi Stradov a Chlumec. Starostka obce Libotenice Ladislava Rejšková (STAN) se v roce 2020 pro ČR Sever jako jedna z prvních z dotčených obcí vyjádřila, že: *„Nechceme bránit pokroku, nicméně se nám nelíbí, že se s námi nejedná jako s rovnocenným partnerem. Nedostali jsme žádné pořádné informace, a to se jedná o stavbu století.“* (Bachorík, 2020). Řada krajských zastupitelů se pak stranické partnery snaží zastat na krajské úrovni. Již zmíněný Filip Ušák na svém FB účtu prezentuje svou komunikaci se zástupci obcí a zdůrazňuje, že *„vysokorychlostní železnice je důležitým předpokladem rozvoje Ústecka a je potřeba ji maximálně podpořit včetně zastávky v Ústí nad Labem. Její trasování a plánování však musí zohlednit veřejný zájem i z pohledu obcí v její budoucí trase (!!!)“* (Ušák, 2020). Dne 25. 1. 2021 zástupci dotčených obcí na Litoměřicku posílají zastupitelstvu Ústeckého kraje společné prohlášení, ve kterém formulují podstatu svého nesouhlasu. Podle nich změnou původně tradiční evropské koncepce VRT, která měla spojit pouze evropské metropole, na variantu propojující novostavbu vysokorychlostní infrastruktury s obsluhou regionálních tratí a napojením nákladní dopravy vznikají *„neřešitelná zauzlení“* (Prohlášení obcí, 2021, s. 1). Obce dále

žádají „*důrazně návrat k původní koncepci a tím k dlouhodobé právní a majetkové jistotě v území a ke kultivovanému plánování v rámci zásad trvale udržitelného rozvoje v krajině, což je základním smyslem územního plánování*“ (ibid., s. 1-2). Po vzoru probíhajících sporů se zástupci města Ústí nad Labem staví tyto obce jako jednu z hlavních příčin současných změn snahu města realizovat terminál VRT v centru krajského města: „*Pokud si zástupci Ústí nad Labem přejí zatížit střed města, budiž, na venkově takto postupovat nelze a zátěž městského typu je nepřijatelná*“ (ibid.)³⁶.

Podobným způsobem se projevuje i odpor na Chlumecku, kde vznikl spolek *Fórum občanů Chlumecka* (FOCH) a již zmíněná protestní facebooková stránka *VRT Chlumcem*. Bývalý starosta Chlumce Roman Zetlitzner na stránkách *VRT Chlumcem* v roce 2021 situaci nastavuje tradičně; se stavbou VRT jako takovou Chlumec souhlasí („*jde o nezbytnou součást mezinárodní dopravní infrastruktury*“), nicméně žádá o návrat k původní koncepci Zásad územního rozvoje, které je „*podřizována výstavba, investice i život v Chlumci*“; tedy udržení původního rozvojového horizontu (VRT Chlumcem, 2021b). Podobně se vyjadřuje i petice spolku FOCH (odevzdaná Krajskému úřadu ÚK dne 1. 7. 2021 s 1538 podpisy); zdůrazňuje konflikt nového trasování s územně plánovací dokumentací³⁷, „*velmi dlouhý proces vlastní výstavby*“ a jeho negativní dopady či zamezení možnosti dalšího urbanistického rozvoje v dotčených oblastech (FOCH, 2021). Roku 2022 vzniká v důsledku nespokojenosti s pomalou reakcí radnice ohledně plánované výstavby VRT koalice *Šance pro Chlumec* (s přímou návazností na FOCH), jejíž hlavní agendou je právě nesouhlas s novostavbou. Jedna z vůdčích členek koalice Lenka Srnková se nakonec stává novou starostkou Chlumce. Koalice i nová starostka se pak drží narativu, že „*Pokud by zastávka v Ústí nad Labem nebyla, nemusela by jít VRT přes Chlumec*.“ (Šance pro Chlumec, 2022). Obavy běžných obyvatel pak nejlépe vystihuje a shrnuje jeden z komentářů pod zmíněným videem politického uskupení Společně Ústí nad Labem:

³⁶ Srov. náměstek hejtmana Jiří Kulhánek (ODS) v roce 2021: „*Pokud dokážou najít nějaké napojení na centrum Ústí, což si samozřejmě Ústečáci přejí, tak ať ho najdou – ale ať je to bez toho, že dojde k narušení těch obcí, které jsou na té trase, a bez toho, že dojde k poničení životního prostředí. Musíme tedy najít nějakou kompromisní variantu k těm, co tady zatím byly*“ (Bachorík, 2021).

³⁷ Viz. FOCH (2021): „*Naší snahou je normálně žít a moci věřit, že se naši občané řídili při obydlování a zvelebování dnes velmi žádaného Chlumce správným jízdním řádem, který se jmenuje Územní plán města Chlumec a Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje*“.

„Jak chcete rozvíjet města, když se územní plány měst budou měnit každé 2 či 3 roky? Město s VRT počítá v trase dle územního plánu z roku 2017/8. To znamená v úseku mezi Stradovem a Chlumcem by byla hluboká jama po dobu 10-15 let. Obe části města by byly fyzicky odděleny, a občané by tuto dobu žili na staveništi (sic! LZ).“

(Techlovský, 2021).

O těchto dvou případech z Chlumecka a Litoměřicka jsem považoval za podstatné rozepsat více; jednak nám slouží coby příklad přímého působení vizí budoucnosti na dění v přítomnosti, a to v důsledku zkoumané vize terminálu VRT v Ústí nad Labem (alespoň je to tak definováno dotčenými obcemi) a jednak samotná protestní aktivita obcí pomohla celý problém VRT na území Ústeckého kraje zviditelnit. Ve výsledku tak významným způsobem zasáhla i do samotných procesů vyjednávání.

Nicméně i na půdě krajského města se v tu samou dobu rodí konflikt. Jak se píše na internetových stránkách výše jmenovaného spolku Šance pro Chlumec: *„Pro Ústí nad Labem je terminál VRT také jedna velká neznámá. Zatím není jasné, zda bude nadzemní nebo podzemní varianta a lidé v Ústí o VRT většinou nevědí nic víc, než že budou za 25 minut v Praze“* (Šance pro Chlumec, 2022). Jedná se o spor o podzemní a nadzemní variantu, který souvisí s tím, co jsem zmínil už na konci předchozí části. SŽ si zadala u firmy CEDOP studii proveditelnosti, ale nakonec s ní rozvázala spolupráci. Studie zpracovaná CEDOP navrhovala podzemní variantu terminálu. SŽ zůstala u varianty nadzemní, tedy levnější a podle nich i bezpečnější (v souvislosti s blízkostí chemického závodu Spolchemie a cisternám chlorů, které Spolchemie skladuje na území západního nádraží). Proti tomu se jednoznačně postavilo zastupitelstvo města. Objevuje se hrozba hluku a neudržitelné intenzity nákladní dopravy i výtky k nekonceptnosti návrhu, který neřeší urbanistickou a dopravní strukturu města a dotčené oblasti terminálu. Na úrovni zastupitelstva města tak vzniká nová podoba staré diskurzivní koalice: *zastávku ve městě chceme, ale ne za těchto podmínek; „Ústí chce rychlovlaky, ale nákladní vlaky ne“* (Cafourek, 2022). Na zasedání zastupitelstva dne 19. 12. 2022 město formuluje několik požadavků, které následně předložilo kraji. Mimo zmíněné nákladní vlaky a nevyhovující nadzemní variantu se objevuje i hrozba bourání domů v městské části Sřekov, kudy jedna z navrhovaných tras vede (SMÚ ÚNL, 2022c). Bývalý zastupitel města Chlumec a člen krajské pracovní skupiny k VRT Jan Musil na stránkách Stop tunelům sdílí fotografii

geodetických značek v prostoru Střekova jako důkaz jisté nevyhnutelnosti a blízkosti zásadních procesů, které změni tvář města:

„Ve výřezu z výkresu je vidět nově plánovaná trať (zeleně) vedená skrz nynější garáže, areál stavebnin, nějaký ten bytový dům a třeba zastávku MHD. Demolice? Asi ano. Víte o tom? Asi ne. Myslíte si, že je to hudba daleké budoucnosti a vás už se týkat nebude? Úpravy na trati 072 mají začít s rokem 2025. A že se to myslí vážně, mohou dokázat geodetické práce, které už na Střekově proběhly v loňském roce (...) Co z výše napsaného vyplývá? Správa železnic si ze Střekova plánuje velké staveniště (...) A až to bude všechno postavené, na nové trati budou moci jezdit až padesáti vagónové vlaky. Ve dne, v noci.“
(Musil, 2023).

Z příležitosti, ač trochu nezřetelné a vzdálené, se stává riziko, jak už ke konci roku 2021 napsal na stejných webových stránkách Jan Kvapil (2021).

Nicméně, v případě pevněji usazených a zásadních politických rámců, ve kterých se bude rozhodovat: v roce 2022 SŽ požádala o aktualizaci zásad územního rozvoje, v rámci, které může dojít k možnosti posouzení nových variant vedení tratí, s důrazem na její vedení přes Ústí nad Labem. V přesném znění „5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje vymezující koridor RS4 pro nové železniční spojení Praha – Drážďany na území Ústeckého kraje“. Ústecký kraj žádost schválil v březnu roku 2022. Aktualizace také umožnila do rozhodovacích procesů zapojit dotčené subjekty a ve výsledku se právě díky nesouhlasu obcí dodnes vyjednává konkrétní podoba trasování. V současnosti (ke dni 13. 12. 2023) se na Ministerstvu dopravy za doprovodu zástupců z Ústeckého kraje, města Ústí nad Labem a dotčených obcí projednávají různé varianty, včetně tzv. varianty H, kterou nechal vypracovat u firmy CEDOP na vlastní náklady bývalý zastupitel Martin Hausenblas. Přesto si v dopise architekta Michala Gabriela (který je členem městské pracovní skupiny k VRT), přiloženém v dokumentu *Výstupy z jednání pracovní skupiny od 13. 5. do 13. 7. 2022* můžeme přečíst následující slova: „Paradoxně obce, které se potýkají s podstatně marginálnějšími problémy (sic!) spojenými s realizací VRT, jako je třeba hluk, nebo dočasná zátěž ze stavby železnice, či jen dokonce využívají této obrovské investice ke kultivaci stávající krajiny, jsou podstatně více slyšet.“ (Charvát, 2022, s. 4). Patrná je určitá pachůť, spojená s demokratickým deficitem i neinformovanost občanů, která byla patrná i na diskusi ve Veřejném sále Hraničář s názvem *Vysokorychlostní trať a její výzvy*. Na

diskuzi byla jak malá účast občanů, tak sdílený pocit diskutujících, že kraj nevychází vstříc požadavkům města, a že si za to město může tak trochu samo. K tomu se dostanu víc v části *Naléhavost a fatalismus*.

Mezitím v březnu 2022 na ústeckém hlavním nádraží vzniká z iniciativy SŽ infocentrum k připravované VRT. Slavnostně ho 11. března otevřel ministr dopravy Martin Kupka (ODS). Ten si od podobné iniciativy slibuje zlepšení komunikace SŽ: „*Pro mě je teď nový úkol otevřít komunikaci s lidmi, kteří v tom území žijí. (...) Výrazem té změny k přístupu je i informační středisko, které se otevírá – aby se s tím lidé mohli seznámit a třeba se i podívat na historii posuzování těch všech možných alternativ*“ (Bachorík, 2022). Do historie posuzování variant se návštěvník skutečně podívat může, nicméně co se týče budoucnosti, je mu zde vždy předložen jeden a ten samý scénář, umně rozložený do nespočtu komplexních, ale jedním příběhem svázaných struktur: nutnost VRT a očekávaná prosperita kraje, případně města. Návštěvník se zde střetává se zvláštním do prostoru rozmístěným pomyslným textem/brikoláží v podobě informačních tabulí, 3D mapy Českého středohoří či geologických vzorků z odvrtné horniny z podloží plánovaného Krušnohorského tunelu; text, který lze číst jako zhuštění času do jednoho místa, zahrnujícího rozličné temporality a měřítka. Tím vším vás může i nemusí provést zaměstnanec SŽ za informačním pultem. Nicméně, jak už jsem zmínil, člověk se, což je celkem logické, od zaměstnance SŽ dozvídá jen cosi o „*evropsky významném projektu, co městu i kraji pomůže prosperovat. Nicméně počítejme s tím, že to takových deset, patnáct let trvat bude*“³⁸. Podle zaměstnance SŽ navštíví v otevíracích hodinách infocentrum okolo 30 lidí denně a mezi typické dotazy lze zařadit „*ty ve stylu: Kdy to bude? (...) Dožiju se toho? Co nám to přinese?*“³⁹. Toto infocentrum lze vnímat jako jakýsi symptom budoucnosti v přítomnosti. Jako exklávu zásadních procesů, které pomalu přichází, ale přesto zůstávají těm, kterých se to týká jaksi kryptické a nepřístupné.

Také návštěva *VRTmobilu*⁴⁰, v podstatě pojízdného infostánku, se kterým SŽ od dubna 2023 obráží republiku za účelem propagace přípravy vysokorychlostních tratí, která

³⁸ Rozhovor s nejmenovaným zaměstnancem infocentra ke dni 20. 5. 2023.

³⁹ *ibid.*

⁴⁰ „*Třináct metrů dlouhá souprava, která včetně tažného automobilu zabere při rozložení přívěsu plochu téměř 15 x 5 metrů, bude sloužit jako mobilní centrum, kde se lidé dozví veškeré informace o přípravě vysokorychlostních tratí. Společně s experty VRT navštíví v příštích měsících vybraná místa po celém Česku. VRTmobil je vybaven audiovizuální technikou, návštěvníkům nabídne propagační materiály a také zázemí pro diskuzi s odborníky. Mobilní informační centrum doplní komunikaci projektu, která zahrnuje již tradiční prezentační dny na pražském hlavním*

v Ústí proběhla v září 2023, a které jsem se zúčastnil coby zúčastněný pozorovatel, a sice jako neinformovaný kolemjdoucí s dotěrnými dotazy, působila na rozpáleném Mírovém náměstí jako z jiného světa, a vzhledem k samotné podobě onoho *VRTmobilu* jako pouťová atrakce. Kolemjdoucí se nicméně od přítomného zaměstnance SŽ pověřeného informovat veřejnost dozví, že tři čáry mezi Roudnicí a Krušnými horami, „*to je pořád v nějaký debatě ještě, kudy to vlastně povede*“. Prodlužování celého procesu rozhodování je pak důsledkem buďto špatných informací (těch dobrých se vám dostane buď zde, ve *VRTmobilu*, v infocentru, popřípadě na speciální infolince SŽ) nebo politikaření: „*těm lidem to je nějak podáváno, lidmi, kteří potřebují třeba nějaké body politické*“ povídá dál. „*Bude to určitě přínosný (...) jestli budou nějaký dopady na území a na Ústí, tak budou velice pozitivní*“, uzavírá odpověď na moji otázku po benefitech VRT. Jak na informace ve *VRTmobilu* reagují ostatní lidé? „*Nejčastější odpověď je toho se nedožiju. No jo, ale spousta lidí má děti, a já si nemůžu dovolit myslet jenom na sebe.*“ Doptávám se tedy – tohoto pomyslného pouťového věštce v pojízdném karavanu i návštěvníka z budoucnosti – na horizont realizace. „*Evropská unie má představu, že veškerá infrastruktura bude hotová do roku 2050. (...) Zároveň na to ale tlačíme i my, protože ono je to potřeba*“, odpovídá. Poté přichází několik dalších postarších pánů a výklad začíná od znova. Nepřekvapivě jeden z nich po chvíli prohlásí: „*To už se mě netýká*“.

5.2 Příklady chronopolitiky: strategie a vize

V této části blíže prozkoumám a rozvedu některé vybrané chronopolitické diskurzivní produkce a praxe. Příklady, které zde rozvádím a které jsem určil a definoval na základě analýzy diskurzu, představují způsoby, jak se propojuje infrastruktura, čas a politika při diskurzivní konstrukci budoucnosti Ústí nad Labem. Nejde však o vyčerpávající výčet všech zapojených diskurzů; zaměřil jsem se na ty, které vykazovaly z hlediska cílů práce a zkoumaného diskurzivního pole největší relevanci i persistenci.

nádraží, infocentrum v Ústí nad Labem, sociální sítě a také osobní setkávání s veřejností, spolky a samosprávami přímo v regionech.“ Jak se můžeme dočíst na stránkách SŽ (2023a).

5.2.1 Historické dejavu a postindustriální étos: diskurz (historické) kontinuity

Určité představy o (žádoucí) budoucnosti města Ústí nad Labem zapojují či přetvářejí představy o minulosti i přítomnosti a jejich vzájemný vztah. Ukážu, jak se diskurzivně vytváří představy historické kontinuity a opakující se příležitosti, které jsou zároveň konvergentní s ideologickým (meta)narativem o nutné a nevyhnutelné strukturální změně od industriální k post-industriální společnosti. Plánovaný terminál VRT v Ústí nad Labem zastává v rámci těchto představ centrální pozici.

Dva měsíce po vzniku kanceláře architekta města Ústí nad Labem (KAM)⁴¹, tedy dne 30. 8. 2023 se v ústecké Galerii Emila Filly koná první představení týmu architektů a jejich plánovaných projektů. Konkrétní výběr aktuálních, i stále aktuálních problémů, jejichž řešení spadlo do rukou architektům, doplnil také krátký, a přesto v pozadí přítomný panel o vysokorychlostní trati. Během pár minut nám bylo projektorem na zeď promítnuto několik slidů doprovázených komentářem pro nezasvěceného posluchače takřka kryptického, nicméně ve svých dopadech zásadního charakteru. V podstatě nám byla tato „poměrně blízká událost“ (rozuměj realizace terminálu VRT v Ústí nad Labem) představena jako věc samozřejmá, ke které nicméně architektům „nepřisluší nic moc říct“. I přesto došlo k jakémusi urbanistickému workshopu, pořádaného KAM za přítomnosti plánovačů, urbanistů, krajinářů apod. Město je třeba připravit a „zahustit“, jak stojí v agendě nového územního plánu. Na zdi můžeme spatřit fotografii odborníků sesazených okolo map Ústí nad Labem se zápisy domnělé přestavby (na jedné z fotografií ze šedozeleného pozadí města vystupují různobarevné molitanové výkroje ve tvaru čtyřúhelníku). Může totiž dojít k další explozi. Vedoucí architektka Kristina Magasaniková ve svém úvodním projevu totiž celkem tradičně pojatý narativ o počátku moderních dějin severočeské metropole obohacuje o geologickou figuru. Vulkanický ráz kraje se promítá do vulkanického charakteru vpádu železnice do města v 19. století, po kterém už nic nebylo jako dřív. Před kterým a po kterém ale také nebylo dlouho nic, nic zajímavého a průbojného; jen romantický klid vinařského města a postupný úpadek poválečných snah o obnovu zaslé slávy malé Paříže na Labi. A VRT může být dalším takovým násilným

⁴¹ Z hlediska chronopolitiky jsou okolnosti vzniku tohoto poradního orgánu při magistrátu města skutečně zajímavé. A to jak s ohledem na charakter lokální politické kultury, tak z obecného hlediska temporální povahy správních institucí v rámci liberální demokracie a jejich volebních cyklů (srov. Adam, 1996, s. 322).

vpádem, na který se tentokrát, poučení, můžeme připravit. Toto zvláštní rámování, ve kterém dochází k průniku geologického času a lidské historie, vyjádřené na jedné straně teorií katastrofismu a na druhé průmyslovou revolucí, je svým způsobem výmluvné a kontextu Ústí vlastní.

O necelé dva měsíce později KAM na svých facebookových stránkách sdílí zprávu ze srpnové prezentace. Nacházíme zde i samostatný oddíl s nepříliš pozitivními názvem „*Město vs. VRT*“. Dozvídáme se, že zmíněný urbanistický workshop ze dne 3. 7. 2023 byl zaměřen na „*blízkou i důležitou budoucnost Ústí nad Labem*“ a jeho tématem byla „*nová podoba města, kterou poznamená plánovaná vysokorychlostní trať*“ (KAM, 2023, s. 25). Jde o budoucnost; nicméně o budoucnost, která se jaksí opakuje. Zpráva rozvíjí podobný narativ, tentokrát zbarvený geo-traumatického zabarvení:

„Pro město je to jakési dejavu. Téměř před 200 lety stálo Ústí nad Labem před podobnou situací. V té době se rozhodovalo, kudy povede nová železnice – akcelerator průmyslového rozvoje. Rozhodnutí pro levý (ústecký) břeh rozhodlo o budoucnosti malého nepříliš významného města. Z Ústí nad Labem se stala významná velmoc. Nyní jsme velmi blízko podobnému rozhodnutí. Nově plánovaná evropská dopravní tepna má potenciál proměnit Ústí nad Labem v důležité město na mapě střední Evropy. Dnes nejde jen o průmyslový rozvoj, ale propojení, rychlost, udržitelnost a kvalitu života.“ (ibid., s. 25).

Popsané uchopení, mimo řadu zajímavých rovin, není v kontextu expertní recepce ničím neobvyklým. Už v roce 2014 na zasedání zastupitelstva města, kde bývalý radní David Daduč přivedl s velkou slávou VRT na ústeckou scénu (viz část 2010-2020: *Cesta k uzlovému bodu*), se za stejný politický klub Pro!Ústí přidaly další dva podpůrné hlasy s historickou legitimizací. Architekt Jan Hrouda dodává že „*je to skvělá věc*“ a „*Ta železnice může pro město znamenat něco jako znamenala železnice v devatenáctém století, který vlastně vděčíme za to že, jak třeba Ústí nebo Děčín vůbec vznikal nebo se rozrostly.*“ (SM ÚNL, 2014b). Z pozice historika se přidává Martin Krsek:

„Malý historický exkurz. Litoměřice bývaly krajským městem už od středověku v tomto regionu, a právě díky tomu, že litoměřičtí se stavěli velmi liknavě – v polovině 19. století – k možnosti, aby přes ně vedla trať Praha-Drážďany, tak o ten status toho krajského města postupně přišly; a vydělalo na tom právě Ústí nad Labem.“ (ibid.).

Podobný způsob prezentace potenciálu VRT, tentokrát z pozice senátora za Ústecký kraj, zvolil Krsek také v roce 2022 po vítězných senátních volbách. Při jedné ze svých povolebních návštěv Chlumce, při níž komunikoval i problematiku Krušnohorského tunelu se zástupci města (viz výše), publikoval Krsek (2022) na svém Facebooku malé shrnutí:

„Osobně vidím v rychlé železnici se zastávkou v Ústí nad Labem potenciál pro budoucnost regionu a jeho hospodářský vzestup, podobně jako roku 1851 zprovozněná trať z Prahy do Drážďan odstartovala proměnu ospalého vinařského městečka ‚Aussig‘ v bohatou průmyslovou metropoli. Ani tehdy to nebylo bez obětí, Ústečané ztratili přirozený kontakt s řekou, od níž je od té doby dělí bariéra železničního tělesa.“

Také architektka Jitka Žambochová (2017, s. 14) ve své brožurě k projektu *Re-vize Ústí* píše: *„Ústí nad Labem je městem, které raketově vyrostlo po zavedení železnice díky chemickému a potravinářskému průmyslu. Z dvoutisícového městečka se během pár desítek let stala chemická velmoc.“* A v obecném duchu pak tvrdí, že: *„Plánovaná vysokorychlostní trať představuje obrovský potenciál rozvoje našeho města. Zkušenosti z evropských měst ukazují, že můžeme očekávat obdobný dopad jako po zavedení železnice v 19. století, kdy města napojená na železnici zažívala obrovský rozkvět a města mimo železnici stagnovala či upadala.“* (ibid., s. 16).

Od plánovaného terminálu Ústí nad Labem centrum se očekává rozmach podobný tomu v 19. století, tentokrát ovšem s postindustriálním étosem. Už nejde o průmysl a obchod, ale o služby, kulturu a inovace. Vektor (rozvoj) i forma (železnice) ale zůstávají stejné, mění se náplň (udržitelnost a konektivita). S lepší dostupností Prahy má také nastat demografická proměna, nikoliv však příliv proletariátu, ale vzdělané vyšší střední třídy. Periodizace moderních dějin města má samozřejmě traumatickou povahu spojenou s průmyslovou revolucí. Ústí *„vyrazilo do moderní éry svých dějin“* v roce 1850 s realizací *„strategické“* železniční trati Praha – Drážďany (Krsek, 2011, s. 23)⁴² a stalo se tak *„přední průmyslovou a dopravní metropolí monarchie“* (ibid., s. 21) i *„chemickou velmocí na*

⁴² Čtenáře na tomto místě může zmást, že k obecné historii Ústí cituji znovu Martina Krsku. Pravdou ovšem je, že Krsek je mimo politickou kariéru profesně historikem a zaměstnancem Městského muzea Ústí nad Labem, a jeho odborné i popularizační texty a přednášky o Ústí jsou velmi oblíbené a hojně navštěvované. Často je i hostem televizních pořadů ve věci historie města.

železnici“ (Žambochová, 2017). Po řadě historických traumat a závažných změn spojených s válečnými konflikty i sociálním a environmentálním násilím ze strany státu, dochází s rokem 1989 k výraznému oslabení průmyslové základny. To se ale samozřejmě dále podepsalo na celkovém (strukturálním) znevýhodnění kraje i města. V současnosti se pak objevuje snaha tradiční průmyslový sektor restrukturalizovat. Žambochová (2017, s. 14) interpretuje současné procesy průmyslového úpadku pomocí klíče deindustrializace, a podobným způsobem k tomu přistupuje i strategická dokumentace. Přesto industriální dědictví kraje, společně s přítomností Univerzity Jana Evangelisty Purkyně (UJEP), tuto otevřenou situaci změny a krize svádí k cestě toho, čemu lze říkat postindustriální étos – výzkum, vývoj, kreativita (srov. Zářecký, 2020). Ve *Strategii rozvoje pro 2021-2030* je jeden z hlavních rozvojových horizontů koncipován následovně: „*Město by se mělo intenzivně snažit přilákat nové podniky a investory, kteří jsou zaměřeni zejména na Průmysl 4.0 a chytré technologie*“ (SM ÚNL 2020a, s. 2; srov. ibid., s. 50). Také zadání nového územního plánu, schváleno na zasedání dne 20. 7. 2022, s tím počítá. Ústí nad Labem je městem s „*průmyslovou historií a rozsáhlými transformačními plochami pro inovativní průmyslovou výrobu, služby, vědu a výzkum a kulturní a kreativní odvětví*“ (SM ÚNL, 2022d, s. 7) a bude „*město pro průmysl 21. století*“ (SM ÚNL, 2022d). Ústí se někdy rétoricky prefiguruje jako české Silicon Valley (FuckUp nights Prague, 2019; Skoupá a Brayer, 2018; Hálová a Koutský, 2021), přičemž jde o agenda často spojovaná se zmiňovanou osobností „vizionáře“ Martina Hausenblase. Terminál VRT má jako „*přirozený rozvojový stimul*“ napomoci tuto neskromnou vizi naplnit, jak prostřednictvím „*pozitivní změny sociální skladby*“, tak atraktivnosti pro investory v oblasti odvětví s vyšší přidanou hodnotou. (Půjčil jsem si pro tato poslední tvrzení, za všechny ostatní příklady, silná slova konzultanta v oblasti strategického plánování rozvoje měst a regionů Josefa Mareše, která pronesl dne 1. 6. 2022 na diskuzi o dopadu VRT na region ve Veřejném sále Hraničář).

Nositele „*pozitivní změny sociální skladby*“ (viz Josef Mareš výše), tedy znalostní pracovníky jako nositele rozvoje města, si nicméně vysnila už v roce 2014 rada města Ústí nad Labem. V tiskové zprávě ze zasedání dne 2. 12. 2014 zveřejněné na webových stránkách města se dočteme, že plánovaný terminál VRT také zvýší zájem o „*univerzitu JEP (sic!) a posílil by atraktivitu města pro investice, zřejmě především do výzkumu a inovativních technologií opírajících se primárně o špičkové odborníky, kteří se potřebují rychle a pohodlně dopravit do dalších evropských a světových center (na konference, do*

*spolupracujících laboratoří apod.)“ (SM ÚNL, 2014c). Nejde o ojedinělou představu, naopak, je součástí „ideového balíčku“ městské rozvoje postaveného na centrální lokalizaci VRT. Jak píše výzkumníci Ureña et al. (2009, s. 272), realizace VRT v regionálních centrech (*intermediate cities*) do nich přiláká tři typy metropolitních aktivit: setkávání metropolitních, odvětvových profesionálů; stěhování podnikatelských a technicko-poradenských firem střední úrovně za účelem snížení mzdových a jiných nákladů, přičemž si zachovají „bezpečnou“ blízkost centrům; a rozvoj kongresové, veletržní či vědecké turistiky.⁴³*

Opakuje se zde tedy jistý narativ o opakování (historické) příležitosti. A ten ovlivňuje jak představy budoucnosti, tak minulosti. Historici Zoltán B. Simon a Marek Tamm píše, že nové představy o budoucnosti se objevují spolu se stejně novými způsoby konceptualizace přechodu z minulosti do budoucnosti i novými způsoby konfigurace jejich vztahu⁴⁴ (Simon a Tamm, 2021, s. 4). Tento nový vztah může nést charakter již zmíněného katastrofismu (nárazové změny, které je ale možné v našem případě „ukočírovat“), tak i historické kontinuity. A můžeme říct, že je může držet klidně i simultánně. Železniční Infrastruktura tu pak figuruje coby svorka (či figura) i rámec poskytující smysl: minulost a budoucnost spojuje do smysluplných vyprávění a přítomnost mění v rozvíjející se očekávání. Imaginárně jako paměťová stopa/přízrak přítomné minulosti i proroctví a příslib – a základ – kontinuity v čase. Zároveň slouží coby symbol přechodu z jednoho modelu společnosti do druhého; od průmyslové k postindustriální⁴⁵. V tomto případě souhlasím se sociologem Kristofferem CH. Vogtem (2016, s. 7), že teorie postindustriální

⁴³ Není bez zajímavosti, alespoň pro antropologa, že podobný osud přála Margaret Mead americkým středním a malým městům v 60. letech minulého století. Ve své textu *The Crucial Role of the Small City in Meeting the Urban Crisis* (1968) tvrdí, že jeden z přínosů malých měst k řešení problémů spojených s nastupující urbanizací spočívá v modelu nového města pro rodící se třídu technologických expertů a inženýrů, zástupce tzv. nových elektronických odvětví. Mead píše: „Jedním ze způsobů, jak přemýšlet o tom, čeho lze dosáhnout s malým městem, je model nového města pro zvláštní účel - přilákat špičkové výzkumné instituce. Chtějí-li malá města rozvíjet nové směry a nová lákadla pro kvalitní instituce a energické lídry zvenčí, pak jednou z cest, jak toho dosáhnout, je vyvíjet nová těžiště, nové druhy průmyslu, které nahradí odumírající průmysl, nové a výrazné atrakce“ (Mead, 2005, s. 187).

⁴⁴ Slavný německý historik Reinhardt Koselleck (2002, s. 131) v tomto ohledu cituje německého pre-romantika a mystika Johanna Georga Hamanna: „*To, co je na příchodu, podmiňuje přítomné, přítomné pak určuje to, co je minulé*“.

⁴⁵ V případě vysokorychlostní trati obecně zmiňuje Buier (2020, s. 1604) ještě jinou paralelu: „*Podobně jako je expanze železnic v 19. století ústředním obrazem šíření průmyslového kapitalismu, ztělesňují rychlodráhy nadějná očekávání spojená s dematerializujícím zeleným kapitalismem*“.

společnosti, ač na akademické půdě dlouhodobě předmětem sporů, stále nalézají bohaté uplatnění v kontextu politické správy či globální urbánní (rozvojové) ideologie kreativní třídy (srov. Rosler, 2013). Podle Vogta (2016, s. 2) mají tyto teorie svůj původ v různých formách utopického myšlení, nicméně postupem času dochází k jejich transformaci z utopie na ideologii, a to do té míry, do jaké byly přijaty jako platný popis současných podmínek, a dokonce i žádoucí stav.⁴⁶ Můžeme tedy říci, že tento narativ o opětovném objevení podobné příležitosti kopíruje ideologický (meta)narativ strukturální změny průmyslové základny společnosti, naturalizuje ho a činí nevyhnutelným i žádoucím.

5.2.2 Strategická ignorance a rámování situace různými (časovými) měřítky

V řadě případů bylo politické reprezentaci města často explicitně či nepřímou opozicí i aktivisty vytýkáno, že se záležitostí terminálu v centru města nezabývá přiměřeně její závažnosti. Zmínil jsem požadavky i naléhání, které se objevovaly již od roku 2015 až po současnost; jednou jako prevence a pokus zachránit co se dá, jednou jako politicky motivovaná jednání. V této části ukážu, jak za použití diskurzivní praxe strategické ignorance i rámování situace různými časovými a prostorovými měřítky mohou političtí zástupci města přenášet své kompetence na jiné aktéry a zároveň si při mlčení o problémech, které vyhodnotí jako pro ně neužitečné, udržují své mocenské pozice.

Politické uskupení Společně Ústí nad Labem v předvolební kampani v roce 2022 výtky namířené vůči politickému vedení města využije naplno a formuluje je následovně:

„Stávající vedení města (a i Ústeckého kraje) k budování rychlodráhy, a zejména nového nádraží dlouhodobě přistupuje velmi vlažně. Vlastně, spíše nepřístupuje. Po letech planých diskuzí (...) se tím pod časovým tlakem začalo vedení města zabývat. Ale opět, nijak intenzivně – v únoru 2022 se zastupitelé seznámili s variantami VRT a usnesli, že požádají SŽ o studii, která odmítla podzemní variantu. Stejně tak uložili Radě města, aby je

⁴⁶ K možným negativním důsledkům této ideologie Vogt (2016, s. 7) pokračuje: „Lze ji tedy označit za ‚etnocentrickou‘ v tom smyslu, že vybízí k ‚vyloučení jiných ze zorného pole‘ (...). Ideologie postindustriální společnosti může také legitimizovat názor, že praktická práce je prací včerejška, která vyžaduje jen málo znalostí, pokud vůbec nějaké. Pokud je současná společnost nahlížena touto optikou, někteří lidé jsou oslavováni jako znalostní pracovníci, zatímco jiní jsou považováni za překážky dalšího společenského pokroku“.

pravidelně na každém jednání zastupitelstva města informovala. Nicméně, nic z toho neproběhlo. Neví se, zda jednání se SŽ vůbec proběhlo, a tedy ani s jakým výsledkem.

Nic, ticho.“ (Chobot, 2022).

Nejčastěji jsem byl však svědkem obdobných tvrzení během mnou provedených rozhovorů (k výběru respondentů viz kapitola *Metodologie*). Pirátský krajský zastupitel Jiří Baudis se několikrát vyjádřil na účet vedení města v tom smyslu, že je z jejich přístupu zklamaný. Město podle něj nebylo „aktivním účastníkem jednání“ a volí přístup „ať si to vyřeší kraj“. Obecně pak vnímá celou záležitost jako promarněnou příležitost: „jsou tam ty samý lidi co stříhají pásky, ale pro rozvoj města nic neudělají (...) město vždycky zaspí, co se mělo řešit před patnácti lety, se řeší až teď“. Ale nejde jen o VRT jako takovou; město podle něj nevyužilo tuto příležitost k širším debatám o svém směřování. Podobně Jan Hrouda (nestraníček za PRO!Ústí) má za to, že ačkoli si celá akce velké zapojení města vyžaduje, město tomu „vůbec nejde naproti“ a chybí „snaha fungovat líp“. Samo vedení města se dokonce nazývá „údržbářské“. Hrouda tím v podstatě naráží na ono politické trauma z roku 2015, kdy dochází k politickému puči, jehož důsledky zjevně, alespoň v rámci politické imaginace města, přetrvávají. Podobně jeho kolegyně architektka Jitka Žambochová hovoří o „politice krátkých horizontů“. Oba se shodnou na tom, že architekti a urbanisté jsou zvyklí přemýšlet v dlouhých časových horizontech, ale v Česku toho prý obecně schopni nejsme. Jde jak o problém institucionálního nastavení, různých myšlenkových bublin („různí aktéři, různá míra ignorance“), ale i kultury („máme jiné mentální nastavení“ tvrdí Žambochová). Také Baudis toto vnímá kulturním prizmatem, a sice jako důsledek „komunistické mentality“.

Všichni se nicméně shodují, že převažují víceméně politické důvody. Přípravy časově náročných projektů typu VRT „u nás podléhají politickým výkyvům“ (Žambochová). V případě samotného Ústí nad Labem pak dle Žambochové „agresivní pasivita politická“ nevyhází pouze z politického projektu vládnoucích stran. Jan Hrouda, senátor Martin Krsek i bývalý zastupitel města Chlumec Jan Musil se nezávisle na sobě shodují, že téma VRT není pro voliče nijak zajímavé: „není poptávka po změně“ (Hrouda), resp. „nedá se z toho politicky těžit“ (Musil).

Antropolog Jamie Cross (2015, s. 435) tvrdí, že „Rozsáhlé infrastrukturní projekty (...) vytvářejí jedinečné arény, které zvláště intenzivně sblíží různé způsoby poznávání, představování a vytváření blízké i vzdálené budoucnosti.“ Také v případě Ústí nad Labem

zatím odkládaný vpád železnice znovu činí z města svým specifickým způsobem objekt politického vyjednávání lokální budoucnosti. Plánovaný terminál byl nicméně pro některé teprve příslibem této politizace, pro jiné se otevírání podobných debat stává naopak hrozbou (nikoli pak samotná realizace projektu). Mnozí chápou, že budoucnost jako místo možného a potenciálního představuje zásadní politicko-rétorickou oblast, jejímž prostřednictvím lze získat ideologickou a politickou moc. Ukazuje se také, že někdy je právě z těch samých důvodů výhodně tuto oblast neotevírat. Budoucnost zprostředkovaná cestou technologického opatření, v tomto případě infrastrukturních projektů, se pak nabízí jako možnost, jak autoritu přesunout na jinou úroveň, např. na vyšší správní celky.

Vedení města zapojuje několik diskurzivních chronopolitických strategií v širším rámci tzv. strategické ignorance (Steffestun a Ötsch, 2023; Chailleux, 2019) či diskurzivního mlčení (Flanagan, 2019, s. 36-41). Jednoduše řečeno jde o cílenou produkci nevědomosti. Tato specifická forma nevědomosti vede k „*mlčení o příslušných jevech, popření jejich existence nebo zmírnění jejich naléhavosti*“ (Steffestun a Ötsch, 2023, s. 135). Tradičně jde o snahu mocenských subjektů ve svůj prospěch zamezit rozvoji určité oblasti znalostí či přístupu k nim; tímto způsobem lze pak zpomalit či zabránit individuálnímu či společenskému jednání, „*protože jeho racionální, emocionální a motivační základ je podkopán takovou záměrně vyvolanou nevědomostí.*“ (ibid., s. 135). Diskurzivní ignorance je součástí komplexního svazku praktik, procesů, struktur i moci a hraje při vytváření politik podobně významnou roli jako tradiční diskurzivní produkce, není významnější (Chailleux, 2019, s. 3).

Jak jsem již řekl, vedení města je kritizováno z oportunistu; z toho, že odmítá koncepčně a s předstihem řešit problémy a projekty, které nespádají do běžného volebního cyklu. Zaměřuje se na menší problémy, které je možné vykázat v krátkodobém horizontu, a které si občané dle mínění vedení města žádají (např. opravené chodníky, úklid města, zvýšení policejní kontroly apod.). Terminál VRT „*politicky netáhne*“ (Musil), nicméně i přesto došlo ke snaze ho politicky vytěžit (viz Společně Ústí nad Labem nebo také dříve PRO!Ústí). Nutno ale podotknout, že na rozdíl třeba od Chlumce neúspěšně. Jeden z respondentů, který si nepřál být uveden, řekl: „*Nedvědký [současný primátor] a spol. zná svůj elektorát a ví, že ho tyhle nepředstavitelný věci nezajímají. Pro ně je to nějaký sci-fi, je zajímav opravěný chodníky (...) On ví, kdo to odpracuje za něj.*“

Jedním ze způsobů, jak lze tuto praxi interpretovat, je analytická koncepce rámování měřítkem (*scale framing*), podle níž by šlo jednání městského vedení definovat

jako proces rámování problému či jeho řešení pomocí přesunu určitého (časového, prostorového, správního) měřítka a/nebo úrovně (Reilly a Adamowski, 2017, s. 20). Jak víme, infrastrukturní megaprojekty materiálně či virtuálně ve svých důsledcích i předpokladech procházejí napříč mnoha prostorovými, právními, správními, časovými, sociálními, ekonomickými a jinými měřítky. V našem konkrétním případě je VRT, tedy infrastruktura nadnárodního významu, vedena skrze několik územních celků s vlastní územní strategickou dokumentací a správou. To je ostatně jeden z tradičních aspektů rozvoje Evropských koridorů, kdy při jejich realizaci dochází k „*institucionální roztržitosti v důsledku plánovacích pravomocí na místní úrovni*“ (Witte et al., 2013, s. 512). Někteří lokální aktéři této situace mohou využít ve svůj prospěch, a to třeba i prostým přesunem moci a autority, a tím i odpovědnosti na jiné úrovně nebo aktéry (Reilly a Adamowski, 2017, s. 21); např. vedení města Ústí nad Labem přesouvá svou zodpovědnost (navzdory závazkům popsaným ve strategickém plánu města) plně se zapojit do přípravy VRT na Ústecký kraj. Problematika je tedy na úrovni města marginalizována v tomto smyslu, že městu nepřísluší v této věci rozhodovat. Jde o záměrné zbavení se odpovědnosti za účelem udržení politického status quo na úrovni města. Většinový je samozřejmě spíše opačný trend, kdy se prioritizují zájmy vyšších úrovní. Třeba v případě české VRT hned několikrát: obcí na úkor (rozvoje) krajského města, krajského města na úkor evropských zájmů apod. K přenesení této odpovědnosti dochází také na úrovni rámování časovým měřítkem. Potlačení celého problému na rovině městské politické imaginace čerpá z časové neurčitosti spojené s dlouhými horizonty příprav a budování megaprojektů, což však neznamená, že v příhodný čas není možné se k celé věci vrátit a politicky z ní profitovat. Dochází tak ke strategickému využívání dlouhých a krátkých horizontů při diskurzivní de-konstrukci naléhavosti, odpovědnosti a možností politického jednání vůbec.

5.2.3 Naléhavost a fatalismus

My v tuhle chvíli děláme právě to, že rozhodujeme o tom, nebo bude rozhodováno o tom, kde ta trasa bude (...) my tady nekultivujeme táboráček, ale hasíme oheň.

Architekt Michal Gabriel

(během debaty *Vysokorychlostní trať a její výzvy*, Veřejný sál Hraničář, 10. 5. 2023)

V této podkapitole na několika příkladech ukážu, jakým způsobem aktéři diskurzivně konstruují pocit naléhavosti i fatalismu. Zároveň bych zde rád ukázal, jak se čas stával zásadním předmětem politických debat týkajících se výstavby terminálu VRT v Ústí nad Labem. V diachronní části jsme mohli vidět, s jakou intenzitou bylo zdůrazňováno to, že se v případě výstavby nového terminálu jedná o „projekt století“, který bude mít zásadní dopad na město v negativním i pozitivním smyslu. Tato naléhavost nicméně není sdílena všemi; musí se vytvářet, konstruovat. Právě v případě megaprojektů, v důsledku množství rizik pro investory i dotčenou populaci, je naléhavost běžným způsobem rámování (Wijk a Fischhendler, 2017, s. 470) a bere na sebe různé podoby s ohledem na aktéry a kontext.

V letech 2021-2022, kdy jsem začínal se svým výzkumem, se mohl člověk v médiích občas dočíst, že Ústí, potažmo kraj, terminál potřebuje. Že – v duchu některých neskromných tvrzení o „skanzenu Evropy“ apod. - bez terminálu budeme zaostávat. Ústecký primátor Petr Nedvědický se nechal slyšet, že v „okamžiku, kdy by zde neměla být zastávka VRT, tak to město marginalizujeme. Domnívám se, že si krajské město zaslouží mít zastávku vysokorychlostní trati“ (Bachorík, 2021). Krajský radní Marek Hrabáč v rozhovoru pro server DopravaDnes.cz se obává, že „regiony bez VRT ztratí pro hospodářství atraktivitu“, a je třeba se dle něj „novému trendu rychlé dopravy přizpůsobit, bez nich nebudeme mít rychlé spojení se zbytkem Evropy“ (Geba a Hrabáč, 2022).

Detailnější rešerše dostupného materiálu ke starším datům ale ukázala, že už před rokem 2021 jsme se také mohli setkat s diskurzivní produkcí tohoto typu, i když v míře minimální. Šlo především o tlak ze strany jednotlivců na půdě zastupitelstva města. Podle Martina Hausenblase nepřítomnost terminálu bude pro město „fatální“ (SM ÚNL, 2014b). Primátor Josef Zikmund, krátce po ústeckém puči už nikoli z primátorské lavice, na samotném závěru zasedání dne 23. 9. 2015 naléhá na opatření zajišťující „aby se nestalo, že zastávka v Ústí nebude“ (SM ÚNL, 2015e). O dva měsíce později na zasedání dne 2. 12. 2015 David Daduč a Martin Hausenblas naléhají s tím, že se blíží lhůta pro připomínkování studie proveditelnosti ze strany města, přičemž blízkost této lhůty rámuje jako „hrozbu“ (SM ÚNL, 2015f). Ke konci května roku 2016 David Daduč apeluje na aktivní úlohu města: „nehodné by bylo, abychom pouze čekali, jak to ministerstvo naprojektuje, a pak případně to nějak připomínkovali, ale to už bude pozdě abychom prosazovali to, co nám skutečně bude vyhovovat“ (SM ÚNL, 2016).

Tento apel si našel svou cestu i do městské *Strategie rozvoje* pro rok 2015-2020: „*Město musí usilovat o vybudování této tratě do roku 2030*“ (SM ÚNL, 2015b, s. 93). Do roku 2030 k započetí nebo realizaci projektu musí dojít z toho důvodu, že část úseku z Prahy k saským hranicím byla z hlediska strategického významu pro kohezní politiku EU zařazena do systému TEN-T a tím byla Česká republika k tomuto horizontu zavázána; k tomu se ale dostanu dále v této podkapitole. Nicméně, i širší veřejnosti na „domácí půdě“ se zdálo být jasné, že se něco musí změnit. Že město Ústí nad Labem je, slovy strategického plánu „*město na křižovatce, a to nejen z pohledu fyzické geografie, ale v tomto případě také obrazně v podobě hledání nového směru rozvoje*“ (ibid., s. 8). Město, které se nachází „*mezi jednotlivými obdobími nějakého obrazu města který se musí znovu přetvořit*“, jak tvrdila Jitka Žambochová na úvodní přednášce cyklu *Re-vize Ústí*, který naplánovala v roce 2017 pro ústecké kulturní centrum Veřejný sál Hranicář. Jak strategie rozvoje, tak iniciativa této architektky definují současnost města jako „*dobu přechodu*“. Sociolog George W. Wallis (1970, s. 105) upozorňuje, že „*tento pojem [přítomnosti] může mít různé významy, které budou mít objektivně různé důsledky pro naše jednání. Právý význam přítomnosti závisí na tom, jaký úhel pohledu zaujmeme*“. A v této době přichází velký rozvojový impuls – nebo tak se to alespoň někteří snaží rámovat.

V roce 2021 (rok před volbami do zastupitelstva města) iniciuje spolek Společně Ústí nad Labem petici za účelem doložení zájmu obyvatel města o terminál v centru, a společně s ní zveřejňuje také video s výzvou k jejímu podepsání. Zbyněk Novák zde volí strategii ne nepodobnou té Martina Hausenblase. Staví nás před dilema a možnou nepřítomnost terminálu rámuje jako hrozbu pro budoucnost města: „*momentálně se jedná o budoucnost města Ústí nad Labem! A reálně i hrozí, že v Ústí nad Labem nebude mít zastávku dlouho plánovaná vysokorychlostní trať (...) Našemu městu přinesou velké výhody*“ (Společně, 2021b). Dále pokračuje apelem:

„Domníváme se, že naším úkolem jakožto Ústečanů je 1) abysme podpořili naše zástupce při vyjednávání, 2) vyvinuli tlak na úřady, které o tom rozhodují. Proto musíme všichni podepsat níže uvedenou petici a tím dát najevo, že s Ústečany se stále musí počítat. (...) Ukažme, že my Ústečané se umíme semknout a bojovat za svoje město!“ (ibid.).

Zároveň se ten samý rok objevují větší náznaky pochybností, především ve věci vedení jedné z navrhovaných tras přes městskou část Střekov. Střekovský radní Petr

Zahrádka naléhá na zastupitelstvo s tím, že by rád znal přístup města k plánovanému terminálu a vedení trati přes Střekov, jelikož VRT představuje „*věc, která je asi jako jedna z nejdůležitějších, co se v Ústí připravuje, za dlouhou dobu a na dlouhou dobu, do budoucna. Naprosto zásadní věc.*“ (SM ÚNL, 2021). Jan Kvapil za Stop tunelům pak na pozadí střekovské hrozby napíše článek s příznačným názvem *VRT v Ústí nad Labem: výzva nebo riziko?* (2021), který otevírá následovně: „*V následujících letech nejspíš čeká město Ústí nad Labem největší zásah v 21. století. Říká se mu terminál vysokorychlostní trati*“.

Současnost města ve vztahu k VRT je tedy řadou aktérů definována jako „*období zásadních rozhodnutí*“, které vede k „*politice krize*“ (Wallis, 1970, s. 107). Vypadá to, že se město, resp. jeho správa, dostává do situace, kdy je třeba se rozhodovat a činit, k čemuž ale podle mnohých nedochází. Jak píší sociální vědci Josef van Wijk a Itay Fischhendler (2017, s. 471) ve svém článku o diskurzu naléhavosti, čas a pozornost rozhodujících aktérů ve věci realizace projektu „*jsou omezené zdroje*“ a „*prezentace problému jako krize nebo mimořádné události vyžadující naléhavá opatření může pomoci získat uznání a pozornost pro daný problém*“. Nicméně je možné, že ze strany politického vedení města dochází ke strategické ignoranci a přenosu odpovědnosti na jiné mocenské aktéry, v tomto případě na kraj a Správu železnic. SŽ se však řídí především motivem co nejmenších finančních nákladů i tlakem ze strany Německa (v případě dohody o výstavbě Krušnohorského tunelu) a EU (časově omezené čerpání fondu CEF) projekt realizovat co nejdříve. SŽ pak rámuje novou infrastrukturu jako nutnost, a v letech 2021-2022 trvá také na svých variantách dle vlastní studie proveditelnosti. Oproti politice krize volí teleologický „*pohled na změnu jako na neodvratný vývoj s vytyčeným směrem*“, který má tendenci „*vnucovat nám úlohu přijetí a implementace*“ (Wallis, 1970, s. 107). Jak píše G. W. Wallis, tyto přístupy nebo strategie se od sebe liší především tím, že „*v jednom případě se zásadní rozhodnutí teprve činí, v druhém případě byla zásadní rozhodnutí učiněna a lze očekávat pouze zúročení jejich dopadů.*“ (ibid., s. 107). Přesto se, na první pohled sebevědomé, předkládání jasně daných rozhodnutí ze strany SŽ vyznačuje v jistém kontextu obdobnou produkcí diskurzu naléhavosti jako je tomu u odpůrců VRT. Diskurz naléhavosti je pak používán jako nástroj k vykreslení jakéhokoli (politického) problému v krizovém rámci, především pak ve snaze mobilizovat k určitému jednání nebo mu naopak zabránit (Wijk a Fischhendler, 2017, s. 472). Přeci jen jsme stále v prostoru politiky a vyjednávání; ačkoli je jedna ze stran ve

značné převaze. Konflikt různých diskurzivních produkcí naléhavosti si ukážeme na příkladu jednání zastupitelstva ze dne 7. 2. 2022 (SM ÚNL 2022a).

Na toto zasedání se na žádost Výboru územního plánování dostavil za SŽ také Ing. Pavel Hruška spolu s kolegy, aby městu prezentovali výsledky studie proveditelnosti. Jak už jsem ale zmínil dříve, studie vznikly dvě. Martin Hausenblas pozval na zasedání také zástupce CEDOP Petra Šlegra a Jiřího Kalčíka, kteří pro SŽ vypracovali v roce 2020 tu studii proveditelnosti, od které SŽ nakonec odstoupila. Konflikt spočíval v podzemní a nadzemní variantě. A tento konflikt pokračoval i na půdě zastupitelstva. Poté, co Pavel Hruška seznámil zástupce města s přípravou projektu a postavil je před samozřejmost nadzemní varianty terminálu, strhla se vlna nesouhlasu napříč politickými kluby. Vznikla nová diskurzivní koalice, která byla symbolicky i politicky stvrzena tím, že všichni hlasovali pro návrh usnesení, který požadoval, aby SŽ městu předložila studii podzemní varianty, pokud takovou má, a pokud ne, aby ji vypracovala.

Tomu však předcházela snaha Pavla Hrušky tlačit město do situace, kdy už není možné manévrovat a rozhodovat se, zda zvolí podzemní či nadzemní variantu. Jeho argumentace je z počátku dosti široká, v procesu vyjednávání je pod palbou otázek zastupitelů však nucen uznat, že podzemní varianta pro SŽ není alternativou. Byť situace vykazuje jisté dramatické kvality, pro nedostatek prostoru argumentaci spíše syntetizují a uvádím příklady argumentů. *„Zajímalo by mě, jestli město může něco promeškat (...) jaký máme časový prostor teď do toho začít mluvit výrazněji (...) co potřebujete od města, jak rychle to potřebuje a jaký máme prostor“* (SM ÚNL, 2022a), otevírá debatu Karolína Žákovská. Hruška na tuto otázku odpoví několikrát. Z hlediska *„navrženého postupu“* a *„předloženého scénáře“* je dle něj nutné vycházet ze způsobu financování a *„jeho rozložení v čase.“* A dále: *„v takovém rozložení, které je Česká republika schopna zajistit, z tohoto důvodu došlo k etapizaci VRT Praha – Drážďany, protože ‚nositel peněz‘, Ministerstvo dopravy, si je vědomo toho, jakým způsobem může hospodařit s prostředky, z hlediska horizontu času.“* (ibid.)

To je první horizont. Druhý horizont se týká tlaku ze strany Saska ve věci výstavby Krušnohorského tunelu; Hruškou eufemisticky definovaného jako *„zásadní spolupráce s německým partnerem“* (ibid.). Třetí časový horizont se týká nutnosti zapracování různých variant trasování úseku z Roudnice do Ústí. Čtvrtý horizont je horizont (nežádoucí) alternativy co se podoby terminálu týče. V případě vyhodnocování jiné varianty než té, kterou preferuje SŽ, tedy v případě, *„že by se čekalo“* na vypracování studie, která má

zhodnotit vztah města k podzemní nebo nadzemní variantě, by mohlo „dojít k úplnému přeskládání pořadí v jakém se ta etapizace trati v roce 24 bude odehrávat“ (ibid.). V případě, že by nová studie prokázala preferenci podzemní varianty, musela by se ještě vypracovat aktualizace studie proveditelnosti, která prověří, zda je stále možné i takové řešení. V tu chvíli, slovy Hrušky „*nestíháme pro Ústí nad Labem jako takové pořízení toho terminálu současně s Krušnohorským tunelem*“ (ibid.) a výstavba terminálu by se stala součástí až poslední etapy, tedy výstavby Středohorského tunelu. Zásadní výhoda nadzemního terminálu je dle něj tedy „časová“. Město dostane terminál i díky financím z EU současně s Krušnohorským tunelem, což „*znamená, že se bude v centru města zasahovat jednou (sic, LZ)*“ (ibid.).

Hruška také upozorňuje, že je v případě města nutné mluvit o dvou termínech. Za 1) jde o termín, který se týká zadání architektonické soutěže na terminál a „*tam máme čas*“, za 2) o zadání dokumentace pro územní řízení, ve kterém se ukotvuje podzemní či nadzemní varianta. V druhém případě jde úsek z Chabařovic do města (tedy od hranice s Německem), který je pro SŽ třeba „*kolejově řešit (...) co nejdříve (...) ve velmi krátkém horizontu (...) dnů, týdnů*“ (ibid.). Důvod je následující:

„*vzhledem k tomu že se jedná o velkou zakázku, (...) délka toho řízení bude poměrně velká, očekávejme měsíce, které budeme trávit na vybírání uchazeče (...) a kdybychom měli tento horizont posunout dále, tak mi nestíháme vypracovat tu dokumentaci tak, abychom byli v souladu s našimi německými kolegy a mohli podávat žádost o územní rozhodnutí stejně s nimi, na což jsou vázány ty následné milníky.*“ (ibid.)

Obojí platí pouze v případě povrchové varianty. V případě podzemní se vše protáhne na neurčito, jelikož bude nutné podstoupit další řadu schvalovacích a pořizovacích procesů. Hruška zdůrazňuje a naléhá: „*My teďkon jsme opravdu před rozhodnutím, přímo před ním, jestli budeme zařazovat podzemí variantu anebo jestli budeme ověřovat opětovnou studii podzemí nebo nadzemí.*“ (ibid.). Hruška se zde dopouští zcela záměrné diskurzivní strategie. Udržování pocitu naléhavosti je v případě usilování o změnu politiky klíčové. Cílem je v tomto případě jednak zhoršit schopnost rozhodovatele (město) zaujmout kritický postoj k rozhodovacímu procesu skrze snahu vyvolat nutnost okamžitě jednat. Má tak dojít k tomu, že rozhodující osoby přijímají opatření ke zmírnění vyhlídek na budoucí riziko, přičemž rizikem je tu ze strany SŽ zmíněná ztráta finanční

podpory EU a prodloužení celého projektu terminálu VRT v Ústí. Jednak pak tato strategie pomáhá mobilizovat podporu pro řešení, které preferuje SŽ a vyloučit aktéry, kteří prosazují alternativy k navrhovanému megaprojektu, z účasti na rozhodovacím procesu. Už roku 2021 pro televizní pořad *Nedej se!* popsal krajský radní Filip Ušák jednání SŽ následovně:

„Vede se kolem toho diskuze, která je klamavým způsobem vedená. Argumentace: musíte teď, a musíte teď ve zkráceném řízení, protože jinak nedostaneme evropský peníze. Jste jediný, kde to není jasné kudy to má vést, ať to na vás nestojí. A v týhleť rovině jsme v podstatě Správou železnic manipulovaný do nějaký pozice, která má být: no dobře, někudy nám to tady ved'te.“ (Nedej se!, 2021).

Stejně k tomu na onom zasedání přistoupilo zastupitelstvo a naléhání ze strany SŽ odmítlo. Martin Hausenblas uznává, že *„ten čas chvátá, ano, to je pravda“*, ale zdůrazňuje, že nadzemní varianta schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy je závazná pouze pro SŽ a nikoliv pro město, proto je možné ji měnit. VRT pro něj představuje *„zásadní impakt“* (SM ÚNL, 2022a) do fungování města, a z tohoto důvodu je nutné posoudit i podzemní variantu. *„Jako město jsme pro podzemní variantu. (...) protože ty vlaky neuvídíme, ale budou přinášet veškerý přínos“* (ibid.). Apeluje na potřebu sjednocené a integrované agendy zastupitelstva. Nebude-li mít město jasnou představu a nevytvoří-li se komplexní řešení terminálu, vznikne ve městě, slovy Hausenblase, *„pevný bod, se kterým už nic neuděláme“* (ibid.). *„Cítím se pod tlakem“*, pokračuje Hausenblas (s vyjádřením podobného diskomfortu se přidávají posléze další zastupitelé), a pokračuje:

„V celé zemi je řada staveb, podívejte se na (...) buštěhradskou spojkou. Jak dlouho, kolik let, se hledá řešení a hledalo řešení. A my tady neděláme rozhodnutí jako na stánek s buřtama (...) my tady děláme rozhodnutí, který toto město bude determinovat minimálně na padesát, možná sto let. (...) toto řešení, které přijmeme, bude toto město ovlivňovat na dlouho, dlouho, dlouho. S touhleťou odpovědností k tomu musíme přistupovat, a žádný jiný přístup nepřipadá do úvahy (...) my musíme a já jsem o tom přesvědčenější, musíme se vypořádat s tím tak, že tu studii si zaplatíme, uděláme si na to názor, domyslíme to do detailu, přizveme to SŽ ať ušetříme čas (...) Já chápu SŽ (...) Vy máte kudlu na krku, máte mezinárodní smlouvy, tlačí na vás Němci, chcete mít rychle Krušnohorskou tunel (...) My

taky potřebujeme čas (...) to je největší příležitost za sto padesát let (...) ale taky velký ohrožení, tak abychom si na to udělali názor, no tak sakra, to je prostě dost málo času (...) a taky současně, aby se ta veřejnost Ústí nad Labem dozvěděla, hele, ono je to vážný, toto město bude 25 minut od Prahy, 25 minut od Drážďan, jsem zvědavěj, co to udělá s nemovitostma, co to udělá prostě s životní úrovní, tohleto mě zajímá a to je ten okamžik.“
(ibid.).

Následně je Pavel Hruška postaven před věčné argumenty. Městský architekt Vladimír Charvát po výzvě Martina Hausenblase podotýká, že změna nového územního plánu bude trvat „*cirka dva roky*“ a schválení koridoru VRT v jeho rámci „*čtyři až pět let*“ (ibid.). Radní Yveta Tomková (Starostové a nezávislí) pak doplňuje v tom smyslu, že pokud ještě nedošlo k aktualizaci zásad územního rozvoje, nese to sebou další procesy, např. vyjádření občanů nebo územních samospráv: „*Tak já si myslím, že vznikne poměrně dosti velký časový prostor, pro to se zabývat i tou podzemní (...) variantou*“ (ibid.). Karolína Žákovská se pak ještě před formulací požadavků města ve své řeči na základě zmíněných argumentů a demaskování strategie SŽ snaží vymanit z této, na město uvalené, naléhavosti:

„My jsme teď postaveni jako město (...) do takové nepříjemné situace, vy nám vlastně říkáte, buď vezmete tohle, co vám dáváme, a upravíme to nebo nebudete mít nic. (...) Zároveň si myslím, že to není tak úplně horké, není změněná zurka, nejsou územní plány obcí, nevím tedy jestli můžete skutečně žádat o vydání územního rozhodnutí v téhle situaci, a myslím si, že nějaký časový prostor je.“ (ibid.)

Dne 13. května 2022 se na půdě fakulty architektury ČVUT uskutečnila poloveřejná konference *VRT ve městě to nejsou jen peróny*. Šlo o záležitost, kterou by sociolog Ulrich Beck (2011, s. 357) možná označil za „*šedé zóny politického utváření budoucnosti*“; dostat se sem v mé pozici „nezúčastněného pozorovatele“ nebylo těžké, stačilo vědět, kdy a kde se konference koná (což jsem se dozvěděl v podstatě náhodně). Akce ale byla určena spíše odborné veřejnosti a vybraným politikům a bylo to znát. Řada přítomných zahrnovala pořadatele vyčítavými otázkami, proč se konference neodehrává v Ústí, proč o ní nebyli informováni lépe a proč začíná v dopoledních hodinách. S nápadem uspořádat akci oslovil město architekt Jan Jehlík, který na fakultě působí a v devadesátých

letech se podílel na porevoluční urbanistické koncepci a územním plánu města Ústí nad Labem jakožto vedoucí pracovník magistrátního odboru rozvoje. Vnímá to tedy jako jistou pomocnou ruku svému rodnému městu, jak sám řekl. Nicméně šlo údajně o snahu (vy)řešit na „*neutrální půdě*“⁴⁷ univerzity za účasti odborníků a zástupců města, jak celou věc vnímat, jak „*se navzájem poslouchat*“ a jak se dohodnout na dalším postupu. Konference se zúčastní i zástupci SŽ, v čele s inženýrem Hruškou. Jeho naléhání je zde stejné jako na zastupitelstvu o pár měsíců dříve. Je třeba oddělit fundamentální investice a dodatečné investice. Pokud se město odkloní od nadzemní varianty terminálu, Česká republika se bude muset vzdát evropských financí a jedno z nejpalčivějších „úzkých hrdel“ na „evropsky významném“ koridoru TEN-T bude třeba pokrýt ze státních peněz. Směrem k Hruškovi se pak při svém závěrečném monologu vyjádřila jedna z přítomných architektek slovy „*nejsme tu kvůli tomu, abysme řekli, že nemáme čas, ne?*“. Nicméně na samotný závěr nás přesvědčila právě ona, že „*ve vlaku je budoucnost*“. Následoval potlesk.

5.2.4 Vize: Nové nádraží, nové město

...horší, než být vykořisťován je pro města těchto zemí nebyť vykořisťován – zůstat mimo globální trh.

Jadwiga Staniszkis (in Nawratek, 2011, s. 35)

V následující části se zaměřím na vize, očekávání a diskurzivní produkci přímo spojenou s plánovaným terminálem VRT Ústí nad Labem centrum. Ukazují, že tyto vize ve výsledku vykazují jistou ideovou ucelenost a konvergují s obecnějšími diskurzí o VRT jako o nositelce ekonomického rozvoje, nástroje zlepšení obrazu měst i kohezního vektoru v rámci snah o infrastrukturní sjednocení evropského (ekonomického) prostoru.

SŽ má v současnosti svou relativně promyšlenou koncepci terminálů, jak dosvědčuje mimo jiné jejich nejnovější brožura s příznačným názvem *Vlakem do budoucnosti* (2023b). Tato koncepce, nutno říct, vznikla teprve nedávno a lze si všimnout, že řada priorit a podmínek pro nové terminály vychází z kritiky a požadavků, které vznesli

⁴⁷ Sám Jehlík se tomu ve svém úvodním proslovu na konferenci vyjádřil několikrát. Podle něho je potřeba celou záležitost stanovit jako „*infrastrukturní projekt a tudíž i problém*“.

zástupci měst a odborníci. Dalo by se říct, že SŽ jako projektant a investor i v tomto případě – mimo nové komunikační politiky a snah o participaci – projevila strategickou „vůli ke zlepšování“ (Li, 2007). Celkem běžné představy, že na nová nádraží budou kladeny větší nároky, co se vybavenosti i kapacit týče, tak aby splňovala „požadavky cestujících 21. století“ (SŽ, 2023b, s. 84), či že by měla být jejich kvalita zajištěna architektonickou soutěží, jsou doplněny požadavkem, který se alespoň v případě Ústí nad Labem zpočátku nejevil ze strany SŽ jako samozřejmý. V případě realizace terminálu mimo zástavbu „je nutné v rámci řešení terminálu navrhnout i urbanistickou strukturu okolí, neboť tyto terminály se stanou jádry rozvoje, kolem nichž začne vyrůstat nová zástavba“ (ibid., s. 84-85), dočteme se v brožurě. Zároveň mají být terminály „páteří multimodální mobility“ (ibid., s. 55, 28).

Znovu, tyto požadavky nebyly pro SŽ zpočátku samozřejmé. Konflikt v Ústí nad Labem pak souvisel právě s výše zmíněnou urbanistickou strukturou okolí a multimodalitou, která podle některých (Hausenblas, Charvát, Žambochová apod.) představuje jeden z dalších hlavních potenciálů a příslibů terminálu, kterých je třeba využít, ale kterým nejde naproti politické vedení města ani SŽ.

Rozvoj nových multifunkčních území na urbanizovaných koridorech VRT, v nichž vznikají „synergické efekty kombinace dopravních uzlů s podnikatelským a obytným využitím území“ (Bruinsma, 2009, s. 107), a který nabízel „nové příležitosti ke kombinaci přestavby (nejen) samotných nádraží, ale také často chátrajícího bezprostředního okolí“ (ibid., s. 107), se v minulých dekadách, především pak v devadesátých letech minulého století, stal oblíbenou rozvojovou strategií řady evropských států (ibid.). Souviselo to s otevřením společného evropského trhu a novými nároky na propojení urbanizovaných aglomerací s globálními toky kapitálu prostřednictvím (dopravní) infrastrukturní sítě (Vleuten a Kaijser, 2006). Zároveň tyto evropské, tržně orientované reformy, v jejichž jádru stojí politika hospodářské soutěže, vyvolávají řadu obav ohledně důsledků pro soudržnost evropského prostoru a ekonomicky „slabé“ regiony. V novém kompetitivním prostředí globální ekonomiky, kdy mezi sebou města či regiony musí zápasit o zájem kapitálu, se Evropská unie snaží prostřednictvím finančních a legislativních nástrojů zajistit optimální vnitřní a vnější dostupnost trhů a snížit kompetitivní nevýhody spjaté s nedostatečnou infrastrukturou. Výchozím předpokladem zůstává totiž stále to, že zvýšená úroveň fyzické konektivity přímo podpoří hospodářskou výkonnost dotčených regionů. Jedním z těchto nástrojů je také rozvojová koncepce dopravních koridorů TEN-T. Tato

koncepce důsledně propojuje diskurz soudržnosti EU s nutností fyzické koordinace evropského trhu prostřednictvím infrastruktur. Koridory TEN-T nepředstavují pouze prostorové realizace hospodářských politik, ale jsou i „komplexním plánovacím konceptem a koncepčním nástrojem pro integraci různých sektorových politik“ a konceptem, který explicitně odkazuje k ekonomickému a urbanizačnímu rozvoji (Witte et al., 2013, s. 511). Naneštěstí se Ústí nad Labem aktuálně může přesvědčit i o tom, že původ a současné využití těchto koridorů leží ve snaze odlehčit přetíženým přístavním oblastem a převést stále více se intenzifikující nákladní dopravu do vnitrozemských terminálů (ibid.). O takovou kohezní politiku se na úrovni České republiky snaží i stát prostřednictvím koncepce Rychlých spojení (RS), kdy jedním z hlavních cílů je, slovy vedoucího dopravní sekce Hospodářské komory ČR, „aby se vyrovnala situace mezi regiony. A aby regiony byly daleko dostupnější“; přičemž, jak poznamenává Martin Švehlík (SŽ), bude VRT pro regiony „páteř veřejné dopravy, ale i ekonomického rozvoje“ (Bajtler, 2021).

Z tohoto pohledu vyplývá, že jsou-li dopravní sítě definovány geograficky v termínech propojení a uzlů (Verbong a Vleuten, 2004), města jsou nucena usilovat o titul takového uzlu v rámci globálních ekonomických toků, které slouží coby domnělé koridory rozvojové „valuace“.⁴⁸ Možnost propojení je pak vnímána jako konkurenční výhoda a terminologie i představy s ní spojené se dostávají do slovníků lokálních městských politik (Jensen, Richardson 2004, s. 218). O Ústí nad Labem se často mluvilo a mluví jako o významném dopravním uzlu. Jednou bylo město „dopravní metropolí monarchie“ (Krsek, 2011, s. 21), podruhé zase „tepna dopravy“ poválečného Československa (Dušek et al., 1947) a tak podobně. Nejde pouze o diskurzivní anachronismy zašité v průmyslové historii města, obdobné výroky lze dohledat i v současné strategické dokumentaci a politické i zájmové rétorice. Ve *Strategii rozvoje města pro roky 2015-2020* (SM ÚNL, 2015b, s. 33) se můžeme dočíst, že „dobrá dopravní dostupnost města, tedy jeho lokalizace na hlavních dopravních tazích, je jedním z významných předpokladů dalšího rozvoje města a jednou z jeho hlavních silných stránek.“ I v dalších dokumentech je běžně zdůrazňována jeho strategická poloha „na soutoku, lokalizaci na hlavních dopravních tazích“ (SM ÚNL,

⁴⁸ Polský architekt Krzysztof Nawratek (2011, s. 37) k této situaci současných měst trefně podotýká: „Města se stávají centry ekonomických toků a vztahů - to je jejich ekonomická síla a potenciál růstu. Čím více se toto pavoučí vlákno soustředí do jednoho bodu v prostoru, tím je město bohatší a ekonomicky silnější. Tato síla a bohatství jsou však do jisté míry iluzorní a je možné je lépe definovat jako virtuální. Jelikož bohatství spočívá v sítích, je ekonomická moc města ve skutečnosti dočasná. Toto bohatství není zakořeněné ve městě - pouze jím prochází.“

2020a, s. 2), čehož by město mělo využívat jako „*univerzálního potenciálu území*“ a ještě ho posílit napojením na novou síť VRT (SM ÚNL, 2015c, s. 11). Znovu se má ukázat, že Ústí leží na ideálním místě, v historii i současnosti, jako „*křižovatka dopravních tepen*“ (Krsek, 2011, s. 21), spojující „*nás bezprostředně se zámořím, přirozený distributor českého uhelného bohatství a organický svod obchodních, hospodářských, veřejnoprávních a kulturních zájmů celého kraje*“ (Ulrichová, 1947, s. 3). Nicméně, tento v historii oslavovaný „*svazek cest veškerého druhu*“ (Havrda, 1947, s. 43) se stal pro město také kletbou⁴⁹. Máme zde z hlediska infrastrukturního podmínění ekonomické pozicionality jistou prostorovou a diskurzivní determinaci, z které Ústí nad Labem čerpá své (bez)naděje dodnes. Tentokrát jsou tyto (bez)naděje součástí toho, co urbánní teoretici Ole B. Jensen a Tim Richardson (2004, s. 70) nazývají „*víceúrovňové prostorové narativy, které lokalizují místa (města, regiony) v prostoru EU a rámuji jejich vize v tomto europeizovaném způsobu vyjádření*.“

Nové nádraží se má stát v jistém smyslu přímou materializací a koncentrací potenciálu města v prostoru EU i státu a jeho nového rozvoje. Evropské hledisko je třeba mít neustále na paměti. Samotné představy i konkrétnější návrhy terminálu VRT v Ústí nad Labem se začaly objevovat poměrně brzy, a to ve výše naznačeném duchu. Již několikrát zmíněný Martin Hausenblas na zasedání zastupitelstva města ze dne 24. 6. 2015 argumentuje pro budoucí terminál následujícím:

„Pokud Ústí nad Labem získá do svého centra terminál vysokorychlostní trati – za zhruba patnáct let – tak to znamená, že se vrátí na mapu vlastně regionálních center (...), bude tady dopravní uzel, který umožňuje vlastně ztraktivnění města jako takového. Dostaneme se na 32 minut od Prahy, prosím vás, a na dvacet pět minut od Drážďan. To je místo pro bydlení, pro rezidenční bydlení jako vyšité, v tu chvíli jsme na mapě světa.“

(SM ÚNL, 2015a).

Všimněme si, že mimo tradičně zmiňované výhody (krátké dojezdové vzdálenosti do center, ztraktivnění města) se zde mluví o „návratu na mapu“ regionálních center, dokonce (*sic!*) světa. Je zajímavé, že nejde o nijak ojedinělý případ ani o pouhé argumentační zvýznamňování. Zmiňovaní Jensen a Richardson ve své průkopnické knize

⁴⁹ Nutno také zmínit, že zavedení železnice do severních Čech souvisí také se zvyšující se poptávkou po uhlí. Zároveň se sama železnice stala impulsem k další a intenzivnější těžbě uhlí (Krejčí 2013).

Making European Space (2004) věnují této diskurzivní strategii celou kapitolu s příznačným názvem *Being on the map* (Být na mapě). Jensen a Richardson analyzují novou vizuální produkci, spojenou v té době se vznikající koncepcí transevropské dopravní sítě (TEN-T); především pak mapy zdánlivě homogenní, propojené a „smršťující se“ Evropy. Podle nich, mimo to, že taková mapa TEN-T „(...) vyjadřuje širší poselství mobilní Evropy, umožňuje aktérům působícím v různých prostorových měřítcích a zastupujícím různé zájmy klást otázky typu *je naše město na mapě?*“ či *bude naše obchodní strategie podpořena novými infrastrukturními záměry*“ (ibid., s. 104). Rámcem lokálních vizí budoucnosti se stává nová geografická imaginace infrastrukturou propojené EU (srov. Schipper a Schot, 2011).

Hausenblas v závěru své řeči načrtává konkrétnější dopady: zastávka VRT, která je, zdá se, nesporná (*„A za třicet let, až bude postavený dopravní terminál a uzel vysokorychlostní trati“*), vyřeší některé lokální problémy (*„včetně autobusového nádraží“*) a bude mít určující vliv na fyzickou a urbánní strukturu města (*„můžeme přistoupit k eliminaci toho prozatímního nádraží (...) a de facto ke změně vůbec centra města“*) (SM ÚNL, 2015a).

V následujících dvou letech se veřejnost mohla s plánovaným terminálem dokonce seznámit v konkrétnější podobě architektonických vizualizací⁵⁰ a koncepcí. Ty se týkají především dvou městských částí, obecně definovaných jako problematické: bývalé městské části Ostrov, dnes rušné dopravní křižovatky a kruhového objezdu, a víceméně průmyslové zóny Ústí nad Labem – Nové Město, jejíž součástí je ústecké západní nádraží, v současnosti vytipovaná lokalita terminálu.

Roku 2015 vypracovala architektka Lenka Pechanová v rámci své diplomové práce návrh na podobu a umístění terminálu VRT v Ústí nad Labem, a to na základě nové koncepce, která počítá se zastávkami v krajských centrech (Pechanová, 2015, s. 5). V práci se mimo vlastní architektonický návrh nádraží snaží definovat výhody polohy nádraží přímo v centru města, nikoli kousek dál od města v obci Chabařovice, jak je vymezeno ve starší plánovací dokumentaci. Argumenty pro umístění v centru jsou součástí běžné argumentační linie, v jejímž čele stojí konkurenceschopnost železnice vůči jiným druhům dopravy *„z důvodu časové úspory“* (ibid., s. 5), a rozvojový potenciál nádraží pro jeho *„přirozenou atrakci“* lidí a činností; *„oživuje centrum a napomáhá tak jeho dalšímu*

⁵⁰ Tyto vizualizace je třeba také číst jako *„Systémy reprezentací, které patří do kulturní produkce, mají určité sociální funkce a reprezentují a spoluutvářejí určité hodnoty a normy“* (Burzová, 2014, s. 46).

rozvoji“ (ibid.). Stávající hlavní nádraží „do budoucna nebude možné zachovat“ (ibid.) protože jeho umístění neodpovídá nové trase VRT. Pechanová navrhuje terminál umístit na území tzv. trojúhelníku tratí. Jde o bývalou městskou část Ostrov, která byla zničena při spojeneckých náletech na sklonku 2. světové války a v současnosti je „nehostinnou a velmi rušnou křižovatkou, která je jen obtížně obyvatelná pro člověka“ (ibid., s. 3). Na různých úrovních se zde propojuje železniční trať na lince sever-jih a východ-západ, městské silniční komunikace se napojují na ty dálkové a jako nejmladší příspěvek k již tak komplikovanému dopravnímu zauzlení zde město v roce 2010 realizovalo lanovku z obchodního centra Fórum na Větruši, nad místem čnící hotel s vyhlídkou. Na poloveřejné konferenci pořádané ČVUT k tomuto místu architekt Jan Jehlík podotkl, že jde o „nejméně složitější místo pro VRTku v ČR a možná i na zemi“, s čímž souhlasili také zástupci SŽ. Nové nádraží, se kterým přichází Pechanová, podle ní pak „využívá potenciálu tohoto prostoru a přináší do něj novou úroveň kvality“ (Pechanová, 2015, s. 3). Tato přidaná kvalita spočívá také v řešení složité dopravní situace města a navrácení prostoru do urbanistické struktury jako městotvorného prvku. Ve svém stručném shrnutí, které poskytla webové stránce *Vysokorychlostní tratě* pak uzavírá:

„Nové nádraží navržené diplomovou prací lze nazvat pilotním projektem, který poukazuje na potenciál ‚obyčejné‘ křižovatky. Je jen na politické reprezentaci, zda tento potenciál využije. Nejen nádraží, ale i vysokorychlostní trať je pro mnoho z nás zatím velmi těžko představitelnou budoucností. Avšak přes veškeré komplikace, které výstavba železnice provází, její výsledný kladný dopad je obrovský.“ (Pechanová, 2015b).

Toto navrhované řešení zůstalo v análech CEDOP, jak se mohli přesvědčit zastupitelé na zasedání dne 7. 2. 2022 během prezentace inženýra Kalčíka. Vizualizace terminálu se také objevily letmo v lokálních médiích a někteří ze zastupitelů z politického klubu Pro!Ústí o něm měli určité povědomí (Lukáš, 2015).

Sama architektka Pechanová, jak mi sdělila v krátkém rozhovoru, se tématem dále zabývat nehodlá. To ji mimo jiné spojuje s autorkou dalšího návrhu. Zmiňovaná Jitka Žambochová ve své práci zaměřené na revitalizaci městské části Ústí nad Labem – Nové Město zvolila jako jedno ze základních revitalizačních východisek tohoto ošemetného prostoru právě plánovaný terminál VRT. Nové Město vzniká okolo roku 1860 na území mezi dnešním Lidickým náměstím a areálem Spolchemie v důsledku bourání městských

hradeb a rozvazování urbánní struktury města do okolí, souvisejícího jak s výstavbou nové železnice (západní „uhelné“ nádraží), tak s postupující industrializací města. Jednalo se především o dělnickou čtvrť pro zaměstnance Spolchemie; třeba také podotknout, že se zde nacházela budova České besedy, centra kulturního a společenského života české menšiny v jinak německém městě (srov. Hrouda, 2021 s. 8-9). V roce 1984 došlo k rozsáhlé asanaci Panské ulice, která spojovala Nové Město s centrem Ústí a na základě dopravní koncepce tzv. Malého obchvatu (Petermann, 2013, s. 8)⁵¹ zde byla vybudována velkokapacitní silniční komunikace, která dodnes tvoří výraznou bariéru ve struktuře města. Tento obchvat začíná právě v prostoru čtvrti Ostrov. V prvních dvou desetiletích nového milénia zde také v důsledku privatizace a spekulací dochází k fatálním škodám na zbylé zástavbě; ústecký podnikatel a politik Patrik Oulický nechal zchátralé budovy u západního nádraží dojít do nezvratného bodu zkázy za účelem levného prodeje pozemků (Zářecký a Kokšalová, 2021a). V současnosti je městská část Nové Město vnímána jak obyvateli (Zářecký a Kokšalová, 2021b), tak samotným městem jako „no-go zóna“ či území nikoho, a více oficiálně pak jako „*problematický brownfield*“ (Žambochová 2017, s. 50). A právě tento prostor je zároveň – v případě realizace nového terminálu – rámován také městem (SM ÚNL, 2022d) jako místo s potenciálem pro další rozvoj města.

Vraťme se ale k Jitce Žambochové, která i ve své diplomové práci v realizaci VRT vidí přínos a potenciál pro město. Také ji vnímá jako výzvu pro nastavení „správné“ politiky „*směřování přilehlého území*“ (ibid., s. 60) a vyprofilování „*silné*“ vize, kterou se město může navenek propagovat, jelikož jinak hrozí, že nová vysokorychlostní doprava povede spíše k odlivu lidí, a z Ústí se stane město „*na přespávání*“ (Žambochová, 2017, s. 48). Nové nádraží VRT pak podle ní „*bude stěžejním katalyzátorem dnešní problematické oblasti, potažmo celého města*“ (ibid., s. 50, 60). Poloha území dnešního západní nádraží je pro terminál „*strategická*“ svou blízkostí k centru města a možností vytvořit z nádraží „*komplexní dopravní uzel*“ (ibid., s. 88), po vzoru nové koncepce RS s obsluhou především regionálních spojů (ibid., s. 100). Sama pak ale co do trasování a tvaru nástupišť vychází přímo ze studie CEDOPu z roku 2016 (ibid.), která pracuje s horizontem realizace okolo roku 2030, což se v současnosti ukazuje jako nereálné. Svou diplomovou práci uzavírá

⁵¹ Architekt Tomáš Petermann, jehož diplomovou práci zde parafrázuji, už v roce 2013 při svém novém koncepčním návrhu ulice Panská a přilehlých prostorů upozorňuje, že: „*Pro řešení území je důležité brát v potaz plánované vedení vysokorychlostní železnice s navrhovaným umístěním nového ústeckého hlavního nádraží. To by mohlo stát v prostoru přímo jižně navazujícím na Panskou ulici*“ (Petermann, 2013, s. 9).

vizi, která odpovídá tomu, co jsem v jiné kapitole definoval jako postindustriální étos. Dovolím si zde delší citaci:

„Píše se rok 2035 a v Ústí nad Labem již 5 let staví vysokorychlostní vlaky. Cesta do Prahy nebo Drážďan trvá 30 minut. Způsobilo to neuvěřitelný pohyb obyvatel, do Ústí spousta lidí dojíždí a investice vzkvétají. Ústí nad Labem se totiž podařilo vytvořit věrohodné prostředí a získat klíčové investory, kteří pomáhají město rozproudit. Vytvořen byl i hub, zázemí pro coworking a start-upy.

Na nové nádraží navazuje městský bulvár Panská a také obytné Nové Město, které se vine okolo Klíšského potoka. Technologický park se rozrůstá, stejně jako univerzita, která s ním spolupracuje. Inovace jsou vymyšleny, testovány a zaváděny do provozu přímo tady, v areálu bývalé Spolchemie.

Kolem nového nádraží v místě původního Západu roste nová městská čtvrť v místě, kde kdysi býval brownfield. Právě čtvrť Nového Města se stala obrazem a zároveň důkazem směřování města, novou identitou. Navazuje na centrum města a doplňuje ho.“

(ibid., s. 74)

Území Nového Města tak podle ní bude „*stěžejní v otázce nové image a celkové profilace města*“ (ibid., s. 82) po samotné realizaci terminálu. Žambochová však nezůstává pouze u diplomové práce. V letech 2017 až 2019 organizuje cyklus diskusí, přednášek a tematických večerů pro kulturní centrum Veřejný sál Hraničář s příznačným názvem *Re-Vize Ústí*, který se dle jejích slov snaží spojovat veřejnost a odborníky s cílem vytvořit *vizi, díky které by se z Ústí stalo atraktivní a prosperující město, ve kterém budeme chtít žít*“ (Žambochová, 2018, s. 4). *Re-vize* představuje jakýsi mezičlánek mezi oficiální, městskou vizí a decentralizovanými impulsy zdola, a zároveň do jisté míry vytváří (nejen) pro kulturní veřejnost více méně koherentní a obecně sdílenou představu toho, co by se po městském prostředí mělo chtít. Součástí projektu je i brožura s názvem *Vize Ústička*. Zde Žambochová rozvíjí a parafrázuje svá tvrzení o VRT a novém terminálu, a najdeme zde i vizualizaci z její diplomové práce. Nové nádraží definuje jako „*stěžejní katalyzátor*“ a „*potenciál*“ (Žambochová, 2018, s. 8) či „*jedinečná příležitost a výzva*“, „*impuls k rozvoji*“ a „*katalyzátor rozvoje čtvrti okolo nádraží i celého města*“ (ibid., s. 16). Rozvojový potenciál místa je přímo úměrný jeho poloze v blízkosti centra: „*Pokud by nádraží mělo být umístěno v poli za městem, výhoda vysokorychlostní trati se tím degraduje a investice i*

potenciál pro město se tím znehodnotí“ (ibid.) a dále „může pomoci scelit centrum města a napojit se na univerzitní kampus. Po zavedení vysokorychlostní trati tak bude příležitost znovu obnovit problematická propojení na Předlice, Klíši a vytvořit lepší návaznost na okolí řeky Bíliny“ (ibid., s. 18). Podle Žambochové tedy nové nádraží „otevívá Ústí cestu k restartu“ a je na „občanech a vedení města, jakou budou mít vůli toho využít“ (ibid., s. 19).

Žambochová se jak v diplomové práci, tak v projektu *Re-vize Ústí* snaží o to, co autoři Bole et al. (2022) pojmenovávají jako „strategie reimaginace“. Ty podle nich vznášejí podstatné otázky po tom, jak má být město reprezentováno, jakým způsobem jsou jeho obrazy rozvíjeny a co z toho pro město plyne (ibid., s. 1). V případě měst, která je možné vnímat jako postindustriální, podle autorů dochází k výrazné snaze o reimaginaci vlastního obrazu ve snaze poskytnou odpověď na „*průmyslový úpadek, ekonomickou restrukturalizaci, a zvyšující se naléhavost zajistit sektor služeb*“ (ibid.). Po ruce jsou jim tradičně postindustriální rozvojová schémata měst „kreativity, kultury a inovací“; viz část *Historické dejavu a postindustriální étos*. Tak i tak, vysokorychlostní trať a nový železniční terminál se zde dostává do centra vize budoucnosti města.

Máme zde několik rozvojových momentů: z bývalých chátrajících průmyslových areálů poblíž centra se stávají rozvojové plochy, které napomáhají i při regeneraci městských center; terminál je vnímán jako impuls při rebrandingu města, převážně jde o rebranding založený na postindustriálním étosu, tedy vytvářením podmínek pro rozvoj ekonomického sektoru služeb a inovací; lokalizace terminálu má také svou snahou o dopravní dostupnost vytvářet podmínky pro komplexní dopravní „hub“, ve kterém se hladce kříží všechny možné druhy dopravy.

Poslední ze zmiňovaných aspektů v dalších letech rozvíjí – nikoli však bez důrazu na ostatní zmiňované rozvojové body – Martin Hausenblas, a to jak z pozice náměstka primátora, tak i soukromého podnikatele. Svoji vizi, vypracovanou firmou CEDOP pod názvem varianta H, postavil právě na představě nově koncipovaného městského obchvatu. Terminál VRT je pro něj především dopravní „*ústecký uzel*“ (Žít kraj, 2021, s. 7), do kterého „*se svedou všechny regionální tratě, ať už povrchově, nebo podpovrchově, a lidé přestoupí na rychlodráhu*“ (Cafourek, 2022); „*Představte si ho jako dvoupatrovou budovu, kde v suterénu, v optimálním případě, bude nádraží pro vysokorychlostní vlaky, v přízemí bude vestibul a v prvním patře bude lokální síť železnic*“ (Žít kraj, 2021, s. 7). Na veřejné diskusi a prezentaci v Hraničáři v květnu 2023 se pak nechal Hausenblas slyšet, že to není

„jenom o rychlodráze, ale o dopravním řešení města (...) musí to integrovat všechny módy dopravy“. To na celkovou koncepci terminálu činí nároky být koncepcí „nadčasovou“.

S podobnou mírou přesvědčující jistoty operují i jiné subjekty a dokumentace. Zmiňoval jsem již jinde, že realizace terminálu byla zásadním předvolebním tématem politického uskupení Společně Ústí nad Labem v letech 2021-2022. Na svých stránkách informují slovy člena Ing. Jaroslava Chobota (2022), že:

„Dojde ke zbudování zcela nového železničního nádraží, které do sebe sloučí stávající Hlavní a Západní nádraží. Součástí prostoru bude parkovací dům, pěší zóny, nové prostory pro obchody, služby a zeleň. Střed města se výrazně zvětší a zatraktivní. A prostor Západního nádraží, a především depa bude sloužit k údržbě rychlovlaků. To celé přinese nová pracovní místa, zatraktivní naše město a přiblíží ho na 25 minut cesty Praze i Drážďanům. To vše může být.“

Spolek se dokonce uchyluje ke strategii *argumentum ab auctoritate*, když na svých stránkách spojených s peticí za terminál ve městě promlouvá slovy významného místního politika Alfréda Dyrtra. Citujme (odrážky jsou součástí původního textu):

- ”
- *Proč podporuji umístění zastávky VRT v lokalitě západního nádraží?*
 - *Lokalita je dlouhodobě součástí hlavních dopravních cest vedoucích do našeho krajského města (železniční koridory po obou březích Labe a další ze směru Teplice a Bílina).*
 - *Místo je dobře dostupné pro osobní i veřejnou dopravu, včetně spojení s okolními obcemi.*
 - *Vznikne významný železniční uzel s dobrou návazností na silniční dopravu.*
 - *Rychlé spojení zejména do Prahy mohou využít též obyvatelé rozrůstající se satelitní příměstské výstavby v okolních obcích.*
 - *Velmi významným segmentem cestujících budou studenti, pro které se stane dostupnějším studium na pražských vysokých školách – rychlá doprava bude alternativou nákladného bydlení v Praze.*
 - *Příležitost k rozvoji, a nejen architektonickému oživení významné zanedbané oblasti přímo v centru našeho krajského města.“* (Společně, 2021a).

Zapojují se zde také tradiční a univerzální rozvojové argumentační oblasti: díky zastávce ceny nemovitostí mohou vzrůst „cca o 20-35 %“ a vliv na zaměstnanost bude „jednoznačně pozitivní“ (ibid.), tedy alespoň podle „zkušenosti ze zahraničí“ a studie pro město Jihlavu (ibid.).

Co se týče městské strategické dokumentace, konkrétnějším vizím nového terminálu vychází vstříc především dokumentace s dopravní koncepcí, i přestože si takový dokument nastavuje svůj horizont uskutečnitelnými realizacemi. Například v novém PUMM (SM ÚNL, 2020c) se o „budoucí stanici“ VRT píše jako o „dopravním centru města“ (ibid., s. 129). Terminál, jehož výstavba se „předpokládá“ (ibid., s. 127) s horizontem vymezeným lety 2020-2040 v místě stávajícího obvodu západního nádraží, „zvýší atraktivitu města“ a z toho důvodu je potřeba „zajistit“ i návaznou dopravní infrastrukturu a služby (ibid., s. 23). Dokument počítá s tím, že by se západní nádraží v „budoucnu mělo proměnit“ v „moderní“ dopravní terminál, který umožňuje kombinaci různých módů dopravy (ibid., s. 128). Ze západního nádraží se má tak stát nové Hlavní nádraží (ibid., s. 168). Nicméně, řada konkrétních vizí se zde ztrácí v přemíře potenciality, kterou není možné v tomto typu strategické dokumentace postihnout: „Vzhledem k ovlivnění rozsáhlého území nemůže model komplexně postihnout změny v dopravě vlivem realizace VRT“ (ibid., s. 168). Čím a jak bude Ústí nad Labem lákat nové obyvatele? Na tuto otázku si dokument odpovídá následovně: „dostupnost Prahy a Drážďan v souvislosti s VRT (...) potřeba v blízkosti stanice VRT vybudovat síť služeb (školy, školky apod.), aby děti zůstaly ve městě a rodiče odjeli do práce, (...) dostupnost ale může naopak být i mínusem – konkurence vs. výhoda.“ (ibid., s. 198-199).

Samotné město formuluje podobné koncepce především formou požadavků, což vyplývá z konfliktu se SŽ, jejichž návrhy nadzemní varianty se městu zdály nedostatečné či pro dokonce škodlivé, jelikož nezohledňují komplexní urbanistickou problematiku přilehlého okolí ani dopravní koncepci města, a do centra svádí intenzivní nákladní dopravu. Jak jsem již zmiňoval, magistrát na svých webových stránkách otevírá po jednom konfliktním zasedání ze dne 16. 5. 2022 v rámci sekce *Rozvoj města* bod číslo 7 s názvem *Vysokorychlostní trať VRT*. Zde se nám dostává zvláštní informační změní fragmentární dokumentace „ke stažení“ a odkazů na lokální média. To vše uvádí hlavní stránka s lehce modifikovaným přepisem informativního textu ze stránek SŽ (a přiloženou mapou trasy RS4). Občanům Ústí nad Labem se tak jako první informaci dostane vzletného: „*Větev systému Rychlých spojení RS 4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany propojí Českou*

republiku se zeměmi západní Evropy“ (SM ÚNL, 2022e). Dokumenty vypracoval bývalý městský architekt Vladimír Charvát na základě požadavků zastupitelstva i městské a krajské pracovní skupiny k VRT. Postupně analyzuji tři z dostupných materiálů a pokusím se z nich vykázat přibližnou vizi nového nádraží. Ve všech je zdůrazněna nutnost podzemní varianty terminálu.

Text s třemi názvy (*sic*) „*Rychlé spojení Praha - Ústí nad Labem* (jméno dokumentu); *Přestavba západního nádraží Ústí nad Labem* (na začátku textu, zvýrazněno jako úvod) a *Koncepce Západního Nádraží*“ (v textu zdůrazněno jako název předloženého dokumentu) má být „*shrnutím znalostí a názorů města Ústí nad Labem na přestavbu tzv. západního nádraží, do jehož struktury se začlení rychlé železniční spojení Wien – Praha – Dresden – Berlin, které má kombinovaný charakter, tj. společný provoz osobní a nákladní dopravy.*“ (Charvát 2022a, s. 1). Jde o jakýsi zvláštní mnohohlas a neumělé shrnutí dočasných požadavků města, zápisů z jednání, kusých informací o důležité dokumentaci i konceptu zadání Krajinného plánu VRT Podřipsko jako přílohy. Co se terminálu týká, text nejprve vymezuje a definuje současný prostor západního nádraží a jeho historii. Prostor je definován jako doplácující na provoz nadřazené dopravy, neprostupnost vlivem technické infrastruktury a podchod, který nemá „*zdroj ani cíl*“; tím pádem trpí charakterem „*vyložené lokality*“ ve které „*není důvod ke zdržování*“; jde o „*území nikoho prakticky až do centrální zóny města.*“ (ibid., s. 2-3). Nic není kontrastnějšího v porovnání s oblastí, která má „*zajistit veškeré nároky a požadavky v rámci TENT* (sic)“ (ibid., 3) a dostát „*potřebám centra města*“ (ibid., s. 5). V textu se rozlišuje mezi užšími a širšími záměry, přičemž užší se týkají pouze železniční infrastruktury, včetně mostů a terminálů, širší pak onoho komplexního urbanistického řešení „*předpolí terminálu*“. Jedná se o zmiňovanou koncepci dopravního uzlu, jež se dostává do popředí, a podle dokumentu je ji třeba řešit jako investici podmiňující, má být tedy implicitní součástí celého řešení. Zároveň se otevírá možnost „*plochy stávajících brownfieldů (...) přeměnit na městskou strukturu*“, což také znamená „*volné stavební parcely*“ v blízkosti nového nádraží „*využít pro výstavbu komerční vybavenosti, sloužící zastávce VRT a potřebám centra města. Pokud to dovolí normy, kombinovat s bydlením nebo přechodným ubytováním*“ (ibid., s. 5).

Další text s názvem *Vysokorychlostní trať v Ústí nad Labem a nové hlavní nádraží s příklady* je podobně roztržitého charakteru. Text je proložen obrazovým materiálem v podobě vizualizací, fotografií i satelitních snímků zahraničních terminálů, označených popiskem s lokací, i schémata preferovaných variant ústeckého terminálu. Dokument je

zakončen dvěma vkopírovanými texty: tiskovou zprávou krajského zastupitelstva ze dne 11. 8. 2022, na kterém se řešila varianta H, a textem článku ze zpravodajského webu Seznam zprávy s názvem *Ústecký podnikatel představil alternativní trasu rychlodráhy přes Ústecký kraj* (Seznam Zprávy, 2022). Tomuto textu dominují koncepce vycházející z Hausenblasovy varianty H a její požadavky jsou zde postaveny do konfliktu s návrhy SŽ. Nadzemní varianta je vykázána jako bariéra v prostoru, jež narozdíl od podzemní (nebo estakády) neodpovídá dlouhodobému horizontu využití z pohledu dopadů na krajinu a území: „je nutné uvažovat s životností trasy nejméně 200 let (Negrelli, Perner – příprava 1842, výstavba od 1845, používá se dodnes) a s tímto horizontem počítat náklady a výnosy.“ (Charvát, 2022b, s. 1). Text pokračuje argumenty pro lokalizaci terminálu v centru⁵². Představa zastávky v centru jednak odpovídá obecné koncepci obsluhy krajských center a požadavku „ekonomika, rychlost, komfort“ (ibid., s. 3), jednak by postavení zastávky mimo centrum vedlo k dalším záborům půdy, fragmentaci území, rozšíření urbanizace do krajiny, a tudíž k rozkolu s úkoly a cíli územního plánování (ibid., s. 4). Přestavba západního nádraží má dle textu „dostatečný potenciál“ naplnit požadavky kladené na novou infrastrukturu a neklade přitom žádné nároky na další zábor (ibid., s. 2). Naopak ji lze využít ke zhodnocení přilehlých brownfieldů a kultivaci „prostoru navazujícího na centrum“, který „přispěje k urbanistickému rozvoji dlouho opomíjenému prostoru města“ (ibid., s. 3). Pro strategickou polohu lze také západní nádraží využít jako „prostor multimodálního uzlu“, který má „potenciál absorbovat relativně mnoho investic“ (ibid.). Přičemž varianta H ještě navrhuje oddělit nákladovou dopravu do té osobní a vést ji po jiné trase do jiného centra, čímž by se vyhnula zastavěnému území města (ibid., s. 1).

Následně si můžeme prohlédnout dvě prezentace. Ta března roku 2022 nese název *Příležitosti pro Ústí nad Labem ve 21. století*. VRT a terminál je zde vymezen jako jedna ze tří hlavních příležitostí pro budoucí rozvoj města, neboť leží „na mezinárodním koridoru (...) na kříži radiálního a tangenciálního směru (...) přestupní uzel“ (Charvát, 2022c, s. 3). Následuje výčet již zmiňovaných požadavků s hlavičkou „Chceme kvalitu od největšího investičního záměru posledních 100 let“ (ibid., s. 6). Druhá prezentace byla Charváttem vypracována pro konferenci *VRT ve městě nejsou jen perony*. Je v podstatě shrnutím předešlého, rozprostřeným v chaotickém obrazovém rejži. Ani jeden z těchto

⁵² To by mohlo být vnímáno jako zbytečné, nicméně nesmíme zapomenout, že součástí vyjednávání terminálu je v této době i konflikt s přilehlými obcemi, přičemž některé vnímají usilování o terminál v centru města Ústí právě jako důvod nevíтанého trasování VRT přes jejich území. Viz část 2021-2023: *Příležitost nebo hrozba?*

dokumentů nevykazuje charakter závaznosti či oficiality, jde spíše o jakési „rychlozápisy“ či roztěkaná shrnutí; jde o zakonzervovaný řez politickým vyjednáváním podmínek a vizí budoucího terminálu VRT, řez časově jasně vymezený první polovinou roku 2022. Zdá se totiž, že po výpovědi Vladimíra Charváta z funkce městského architekta zůstala sekce *Vysokorychlostní trať VRT* na stránkách magistrátu netknutá.

Lze říct, že existuje do jisté míry ucelený a konvergující soubor „expertních“ vizí nového terminálu, odkazujících se často na zahraniční zkušenosti a preference. Odhlédneme-li od místních specifik a řešených problémů, tyto představy nejdou za horizont souboru rozvojových představ spjatých s obecnou koncepcí VRT (Bruinsma, 2009; srov Du et al., 2023). Správa železnic (2023, s 84) v současnosti počítá s tím, že nové terminály by měly zajišťovat přímou obsluhu městských center, a proto by jejich kvality měly být zajištěny architektonickými soutěžemi. V Ústí nad Labem se na ni nicméně stále čeká. Slově Petra Šlegra z CEDOP, která pronesl na poloveřejné konferenci na ČVUT, a sice že Ústí by mělo mít nové hlavní nádraží jako dominantu města, se dostalo konkrétní podoby pouze v návrzích Žambochové a Pechanové. Je otázkou spíše spekulativní, zda bude budoucí vypracovatel návrhů, odborná komise, městské zastupitelstvo, ale i občanská společnost apod. čerpat a odkazovat se na starší „depozitář“ odložených vizí. Co však v živém poli politického vyjednávání zůstává, jsou výše citovaná referenční schémata a předpoklady, strategická komunikace, diskurzivní koalice a konsensus ohledně umístění terminálů, rozvojových cílů i předpokladů. Jde především o ekonomický rozvoj města a zvýšení jeho konkurenceschopnosti, ať už v důsledku samotné dopravní funkce VRT, či prostě jen „modernizací“⁵³ svého obrazu, která s tímto megaprojektem může přijít.

⁵³ Jak píše Ureña et al. (2009, s. 278) – a využijme jejich tvrzení jako spíše ideologického než analytického – tyto projekty „slouží k modernizaci celkového obrazu dotčených měst a následně jim umožňují lépe se ucházet o přilákání aktivit terciárního sektoru na vysoké úrovni, i když to není vědomým cílem projektu rozvoje města“.

6 Závěr

Ty prezentace se týkají infrastruktury (...) stejný prostor by měl být věnován vizi rozvoje Ústí (...) a vizi rozvoje celého Ústeckého kraje (...) zatím mluvíme jenom o té infrastruktuře. Ale ta infrastruktura by měla obsluhovat město a kraj, což je řádově důležitější.

Architekt Ondřej Beneš

(během debaty *Vysokorychlostní trať a její výzvy*, Veřejný sál Hraničář, 10. 5. 2023)

Tyto řetězce jsou však poskládány z nerovných a nesourodých článků.

Anna L. Tsing (2004, s. 4)

Cílem předložené práce bylo za pomoci metody diskurzivní analýzy popsat, jakým způsobem se v rámci různých diskurzivních praxí politických a expertních skupin aktérů artikuluje a legitimizuje příběh o budoucnosti města Ústí nad Labem prostřednictvím infrastrukturního příslibu železničního terminálu VRT. Rovina konceptualizace a interpretace problému vycházela především z teoretické literatury zabývající sociální a kulturní produkcí časoprostoru a infrastruktur s důrazem na jejich politický rozměr. Tato teoretická literatura nám ukazuje, že, slovy francouzského filozofa Oliviera Mongina (2017, s. 195) zde existuje „*myšlenková, sémantická a politická nutnost*“ zabývat se diskurzivní reprezentací zdánlivě pouze technických či ekonomických záležitostí.

Snažil jsem se na případě plánovaného terminálu VRT v Ústí nad Labem dokázat, jak tyto infrastrukturní přísliby fungují v rámci specifické modality infrastrukturní temporality, jakou je odkládaný a plánovaný megaprojekt. Plánované infrastruktury už ve fázích příprav dávají vzniknout specifickým vazbám mezi aktéry, institucemi, technologiemi a diskurzy, a uvádí všechny tyto různorodé prvky do souladu, což je pro nás činí analyticky produktivními. Infrastruktura, především pak v ekonomicko-politickém rámování jako infrastrukturní megaprojekt, se nejprve objevuje ve formě příslibu (Harvey a Knox, 2012; Appel et al., 2018). Tento příslib jednak otevírá pole pro tvorbu nových diskurzů, tak toto pole zároveň formuje a předurčuje vlastním ideologickým a významovým zatížením. Dominantně produkované a diseminované diskurzivní reprezentace a rámce infrastruktur utvářejí společenské představy o tom, co je možné a co ne (Graham et al., 2015). Podobným způsobem vzniklé časové a budoucnostní rámce

formují diskurzivní pole možného a fungují jako formy neviditelné moci (Lazar, 2019, s. 58). Antropologická pozornost věnovaná infrastruktuře a tomu, jaké vize budoucnosti generuje, jaké časové postupy a reprezentace uvádí do pohybu, či zkoumání toho, jak se očekávání, která infrastrukturní přísliby přinášejí a udržují prostřednictvím praktik časového rozvržení v sociální, politické a organizační sféře, zpochybňuje hegemonické představy o infrastrukturách a čase, a také nám otevírá cestu *k povaze politického jednání jako vyjednávání hranic možného*.

Na základě analýzy diskurzu a interpretačního klíče chronopolitiky infrastruktur se mi podařilo analyzovat v diskurzivním poli otevřeném a určeném infrastrukturním příslibem železničního terminálu VRT Ústí nad Labem několik typů diskurzivní praxe. Zaměřil jsem se jednak na *představy budoucnosti*, tak na *zapojení času* jako diskurzivní dominanty a diskurzivní strategie. Obojí představuje způsoby, jak se propojuje infrastruktura, čas a politika při diskurzivní konstrukci budoucnosti Ústí nad Labem. V prvním případě jsem zkoumal, jak jsou vytvářeny a distribuovány diskurzivní reprezentace plánovaného terminálu VRT. V druhém případě jsem určil tři okruhy chronopolitických strategií, které byly uplatňovány ve výpovědích simultánně s či za účelem produkce představ o budoucnosti: za 1) *diskurz historické kontinuity*, za 2) *strategická ignorance a rámování časoprostorovými měřítky* a za 3) *naléhavost*. V prvním i druhém případě mě zajímalo také jejich rozvržení v čase; cirkulace, změny i jejich schopnost transformace (srov. Foucault, 2002, s. 185). Na základě získaných poznatků mohu na výzkumné otázky práce odpovědět následovně.

Jak skrze tyto praxe působí představy budoucnosti na přítomnost a v přítomnosti? Budoucnost je socio-kulturním faktem a materiálně a diskurzivně uskutečňovanou součástí přítomnosti. Diskurzy o budoucnosti jsou pak implicitně politické a v tom smyslu i generativní, protože „*usměrňují očekávání, poskytují strukturu a legitimizaci, přitahují zájem a podporují investice*“ (Borup et al., 2006, s. 285). V části *Diachronní analýza* jsem se snažil ukázat, jakým způsobem tyto představy budoucnosti podléhají infrastrukturní figuraci. Konkrétně mi pak šlo o představy budoucnosti města Ústí nad Labem a jeho rozvoje.

Ukázal jsem, že mezi lety 2010-2020 vzniká jak na půdě zastupitelstva města, tak v rámci expertních skupin (architekti, plánovači) tzv. *diskurzivní koalice*. Terminál VRT v centru Ústí nad Labem je všeobecně vnímaný jako nutný pro další rozvoj města. Tato

nutnost je jednak legitimizována nadnárodním charakterem megaprojektu (součást evropského rozvojového koridoru TEN-T), tak představou samospásnosti infrastrukturního opatření jako nástroje ekonomického rozvoje. Vizi terminálu se za aktivní snahy některých politických i soukromých aktérů podařilo dostat do důležitých strategických dokumentů města, a to díky jeho diskurzivního rámování jakožto *nutnosti*. Nepřítomnost terminálu je naopak rámována jako *hrozba*. V letech 2020-2023 diskurzivní koalice setrvává, je však v důsledku politického tlaku okolních obcí přeformulována: představa, že jde o zásadní příležitost rozvoje města zůstává, dochází však k jejímu doplnění o kritiku procesu plánování i navrhovaných variant vedení trasy ze strany SŽ. *Příležitost* se tak za podmínek, kdy se město i kraj nebudou snažit aktivně řešit budoucí podobu trasování i terminálu, může stát *hrozbou*. V každém ohledu se *terminál VRT plně stává součástí rozvojového horizontu města*; stává se dočasným vztahovým rámcem, který se reprodukuje v procesech interakce během fází projektu a usouvztahňuje lokální vize městského rozvoje s rozvojovými představami vázanými na VRT.

Zároveň se plánovaný terminál VRT stává součástí lokálního politického boje. Ten je minimálně od roku 2015 rámován jako konflikt politiky „dlouhých“ a „krátkých“ horizontů. Zatímco se udržuje diskurzivní koalice ohledně nutnosti terminálu v centru města, některým politickým aktérům (stranám i jedincům) i tak terminál slouží coby vztažný bod pro kritiku nečinnosti, nekoncepčního a vizi postrádajícího jednání jiných zastupitelů. Do určité míry činí debaty okolo VRT z budoucnosti města svým způsobem objekt politického vyjednávání. Do určité míry, protože jak ukazuje moje analýza, řada představ svázaných s VRT a dále reprodukovaných v lokálním kontextu vykazují rysy již existujících ideologických formací a scénářů očekávané budoucnosti. Ty jsou jednak výrazem mocensky laděného metanarativu o teleologickém procesu přechodu měst z industriální do postindustriální fáze, jednak se nedostávají za horizont souboru rozvojových představ spjatých s obecnou koncepcí VRT. I tak ovšem nabývají lokálních specifik. Za konkrétní materializaci představ budoucnosti působících v přítomnosti lze považovat infostánek, který vybuodovala SŽ na ústeckém hlavním nádraží. Ten slouží coby materializovaná exkláva oficiální, Správou železnic preferované a uplatňované vize i vektoru očekávání. Svou provizorní a *předznamenávající* přítomností působí coby příznak domněle nezvratné budoucnosti, která je na příchodu. Jakýmsi zlověstným doplňkem a zároveň ironickým protipólem mu jsou geodetické značky na území městské části Střekov, které ohlašují, že příchod budoucnosti se neobejde beze ztrát.

Jak se diskurzivně a politicky mobilizuje samotný fenomén času? Zabýval jsem se také analýzou toho, jak jsou konkrétní představy budoucnosti rámovány v různých diskurzích, a jak prostřednictvím odkazování se k určitým reprezentacím budoucnosti dochází někteří aktéři k ospravedlnění konkrétních rozhodnutí v přítomnosti. Chronopolitický aspekt takového jednání nás pak také nutí zabývat se způsoby, jakými aktéři definují naléhavost jednání či celkový časový rámeček akce (srov. Lazar, 2019; Chailleux, 2019). Analýzou jsem dospěl ke třem okruhům diskurzivní produkce, na kterých se dá nejlépe vykázat mobilizace časových rámců i času jako tematické osy výpovědí.

V případě *strategické ignorance* a *rámování měřítkem* se ukázalo, jak mohou časová a prostorová měřítka sloužit k zamlčování problému či přesunu (vlastní) odpovědnosti na jiné správní, časové či prostorové úrovni. Zatímco se pro řadu politických subjektů stala budoucnost rámovaná plánovaným terminálem politicko-rétorickou oblastí, jejímž prostřednictvím lze získat prostor pro formulování vlastního diskurzu i diskurzivní pozicionality „vizionářů“ v rámci politické imaginace města, pro jiné se ukazuje být z těch samých důvodů nebezpečná. Budoucnost zprostředkovaná cestou zdánlivě neutrálního technologického opatření, které přichází v první řadě zvenčí, se nabízí jako možnost, jak zodpovědnost přesunout na jinou úroveň a zároveň si udržet politickou moc. Politické vedení města se v tomto případě uchyluje k cílené produkci nevědomosti za účelem zmírnění naléhavosti celé otázky (Steffestun a Ötsch, 2023), zatímco pravomoc v této oblasti svěřuje do kompetence vyšších správních celků. Téma VRT se i přes svoji závažnost ukázalo pro politiku města zaměřenou na „krátké horizonty“ jako neplodné a při jeho rámování jako záležitosti dlouhodobého časového horizontu jej lze snadno odsunout do pozadí, případně se k němu vrátit až v situaci, kdy se ukáže jako politicky výhodné. Odhalilo se nám tedy mimo jiné to, jakým způsobem lze diskurzivně instrumentalizovat časovou neurčitost infrastrukturního megaprojektu při naplňování vlastních politických cílů.

S výše zmíněnou strategií souvisí strategie *diskurzivní produkce naléhavosti*. Ukázal jsem, že v případě megaprojektů je naléhavost běžným způsobem rámování (srov. Wijk a Fischhendler, 2017) a bere na sebe, s ohledem na aktéry a kontext, různé podoby. V první řadě šlo o rámování možnosti, že by plánovaný terminál v centru města nevznikl, jako *fatální hrozby*. Za druhé se diskurzivní produkce naléhavosti projevila ve formě *apelu*

a naléhání na samotné město, aby se do celého procesu vyjednávání podoby terminálu VRT zapojilo co *nejdříve*, než bude v důsledku uzavření schvalovacích a plánovacích procesů na vyšší správní úrovni *pozdě*. Ve všech případech je terminál VRT definován jako největší zásah za poslední století a jako věc, která zásadně změní podobu a směřování města. Překrývají se zde *krizový rámec* města, které je některými aktéry i strategickou dokumentací definováno jako „město na rozcestí“ čekající na velký rozvojový impuls, a krizový rámec megaprojektu, ve kterém se střetávají různé zájmy a kdy se zapojení aktéři snaží mobilizovat k akci nebo ji zabránit. Na příkladu jednání zastupitelstva města Ústí nad Labem ze dne 7. 2. 2022 jsem ukázal, jak SŽ operuje s řadou argumentů (plánovací harmonogram, tlak z německé strany, časové omezení evropských dotací), pomocí kterých se snaží jednak zúžit manévrovací prostor města a donutit ho přijmout jí navrhované řešení terminálu (které městu nevyhovuje), tak město staví do nelichotivé role toho, kdo celý proces realizace VRT zdržuje. Zastupitelé města vyhodnocují tento tlak jako nepřístojný a snaží se tuto naléhavost demontovat, což činí tím, že argumenty vyzývající k urychlenému přijetí varianty navržené SŽ přímo explicitně vykazují jako *strategické* a nemající oporu v realitě, jednak poukazují na *fatální neodčinitelnost* budoucí realizace megaprojektu a z toho vyplývající nutnost získat pro město více času na formulování vlastních požadavků. V této části tak dokazují, že rozsáhlé infrastrukturní projekty vytváří jedinečné arény pro vyjednávání časových rámců a mohou otevírat cestu k denaturalizaci těchto rámců.

Poslední ze zmiňovaných diskurzivních strategií spočívá v konstrukci *historické kontinuity* mezi minulostí, přítomností a budoucností města, a to na základě historické analogie mezi zavedením železnice do Ústí v 19. století a plánovaným terminálem VRT v budoucnosti. Na základě městského rozvoje, který následoval po vybudování železnice před stopadesátí lety, řada aktérů ve svých výrocích vytváří představu o *opakující se příležitosti* k rozvoji v současnosti *stagnujícího* města. Budoucí terminál VRT se tím tedy na úrovni *historie* města legitimizuje a naturalizuje jako jeho *přirozená* součást a přirozený zdroj naděje na *změnu* k lepšímu.

Z širšího hlediska měla práce přispět k debatám o konkrétních dopadech projektů Evropské a globální integrace. Rekonfigurace (politického) časoprostoru skutečně leží v jejich jádru, jak dosvědčuje v práci řada použité literatury. Jedním z předních nástrojů k dosažení globální i evropské integrace jsou infrastrukturní rozvojové koridory. V případě Evropy jsou to především koridory TEN-T, jejichž součástí je i česká VRT. Jaká je povaha této integrace? Političtí sociologové Sven Opitz a Ute Tellman (2014) Evropu

považují za laboratoř infrastrukturní konektivity. Podle nich se jedná o laboratoř, která je v současnosti řízena jediným imperativem: trhem. S infrastrukturou je ideově i v důsledcích nakládáno jako s „*nervovým systémem*“ evropské ekonomiky, jako s její materiální podmínkou možností (ibid., s. 180). Na bázi tržního imperativu realizovaná a udržovaná (či zdánlivě paradoxně opuštěná a zanedbávaná) infrastruktura se zde pak stává součástí infrastrukturní snahy globální, totiž té „*materializovat geoekonomický trh*“ (ibid., s. 186).

V úvodu jsem přišel s tvrzením, že na základě snah o propojení Evropy prostřednictvím infrastrukturních megaprojektů a koridorů vznikají specifické „zóny snění“, ve kterých se rodí a politicky vyjednávají lokální artikule příslibů i hrozeb budoucnosti. A jak jsem ukázal na konkrétním případě plánovaného terminálu VRT v Ústí nad Labem, političtí představitelé měst a regionů v předtuše napojení na tento „*nervový systém*“ – ať už po náporem „nutnosti“ či z vlastní iniciativy – začínají na různých úrovních připravovat diskurzivní pole a další opatření pro legitimizaci těchto „ekonomických budíčků“. Na inženýrsko-ekonomické racionalitě a technologické mentalitě založená infrastruktura se začíná zaplétat do lokálních sociokulturních a politických sítí představ, které začíná generovat i pohlcovat. Nadnárodní „technické opatření“ pro cirkulaci zboží a osob se stává více či méně lokálním problémem. Artikule problému ze strany lokálních elit do sebe vstřebávají víceúrovňové narativy, které lokalizují jejich místo v prostoru Evropské unie i v globálním trhu, a rámuje jejich vize v těchto způsobech vyjádření (Jensen, Richardson, 2004, s. 170). Na infrastrukturním příslibu vzniklé diskurzivní pole se tak stává místem vyjednávání mezi lokálně definovanou představou budoucí prosperity a globálně či evropsky definovaným polem možného. Jednoduše řečeno, slovy Kregga Hetheringtona (2017), nové infrastruktury se různými lidem nabízejí různými způsoby.

Zóny snění se tedy mohou stát tím, co antropoložka Anna L. Tsing (2004) pojmenovala jako zóny tření (*frictions*). Tsing tím má na mysli místa či situace, které jasně poukazují na nesamozřejmost, kontextuální zakotvenost a provizorní charakter globálních ekonomických vazeb. Univerzalita globálně expandujícího trhu, založeného na vědě a technologii, se paradoxně uskutečňuje v tzv. „lepidivé materialitě“ (*sticky materiality*) konkrétních střetů. Metaforu tření pak Tsing staví ironicky proti populární ideologii devadesátých letech 20. století o nové éře globálního pohybu. Tok zboží, myšlenek, peněz a lidí se měl stát všudypřítomný a zcela hladký. Na ideologii hladkého prostoru cirkulace stojí ovšem také projekt koheze EU. Dokážeme-li pak navzdory této ideologii lokalizovat a

rozpoznat místa tření, dokážeme také rozložit univerzální nároky (infrastrukturně mediováných) mechanismů koheze do jejich historicky, kulturně, sociálně a politicky artikulovaných i konkretizovaných podob. Etnografický popis těchto míst tření umožňuje konceptualizovat kohezní mechanismy i nároky jako nikoli hladké, ale vyjednávané, nesamozřejmé, „lepivé“ závazky, tedy jako to, čemu v práci říkám lokální artikulace infrastrukturních příslibů. Ostatně, kdybychom vnímali celou problematiku prostřednictvím diskurzu evropské infrastrukturní koheze, dozvíme se, že pro podobná místa tento diskurz disponuje vlastní metaforou úzkého hrdla (*bottleneck*). Smyslem označení místa metaforou úzkého hrdla je zbavit ho tohoto označení. Jinak, přičemž stále metaforicky řečeno: hrdlo rozšířit. To vše na základě kritérií ekonomické efektivity. Označení místa jako místa tření není rozsudkem ani imperativem. Naopak. *Tření* nás zase a znovu odkazuje k heterogenitě časoprostorů nadějí, obav a jejich konkrétním podmínkám. Skrze univerzální (rozuměj evropský) a infrastrukturně uskutečňovaný nárok propojeného trhu lze nahlédnout absenci, potlačení, vyslyšení či vůbec vyvstání lokálních potřeb a představ (alternativní) budoucnosti. Jako je konkrétně vyjednávaná univerzálnost Anně L. Tsing (2004, s. 1) průvodcem „*touhami a nočními můrami naší doby*“, je pro nás v případě evropského prostoru tím samým průvodcem infrastruktura.

Do práce se nevešla řada dalších vypovídajících materiálů, situací, popisů a *detailů*, na které dokládají, jak se infrastrukturní figurace příslibu podílí na představách budoucnosti města Ústí nad Labem. Zároveň právě budoucnost je stále otevřená. Clifford Geertz (2004, s. 420) ve své recenzi knihy *Engineers of Happy Land* (2002) českého historika a indonesisty Rudolfa Mrázka, působícího na univerzitě v Michiganu, poznamenává, že psaní dějin bezprostřední před-přítomnosti (*pre-present*) vyvolává nepříjemné problémy s perspektivou:

„*Vědomí, že člověk má přímo před sebou, jak to všechno zřejmě ‚nakonec‘ dopadlo, k čemu všechny předtuchy, předzvěsti, sliby a představy nakonec vedly, doléhá na popis s obrovskou tíhou. Viditelný výsledek dominuje výkladu v mnohem větší míře než v dějinách vzdálenějších, uzavřenějších dob. Vidět minulost jako prolog a přítomnost jako cíl je téměř nevyhnutelné pokušení, je-li předmětem naší pozornosti ‚pouze včerejšek‘.*“

I přesto, že jsem k vlastnímu výzkumu zahrnul v podobě *Diachronní analýzy* v práci také retrospektivní moment, především kvůli potřebě zasadit některé výroky do

širšího lokálního kontextu, nepíší dějiny před-přítomnosti, a ani nevím, jak to celé dopadlo či dopadne. Ostatně, co a jak by vlastně mělo dopadnout, se naplňuje a nabývá smyslu pouze v jednotlivých očekáváních. Přesto jsem o budoucím čase *dokonavém* (srov. Hetherington, 2017, s. 40), čase infrastrukturního příslibu, psal na scéně času předpřítomného. Sám se jako výzkumník ocitám v jakémsi nezachytitelném přechodu bezprostředně minulého (retrospektiva) a budoucích figurací významů i konečných dopadů. Napíšu-li teď, že vše nejspíše špělo k *rozčarování*, nevycházím ze stanoviska objektivního hodnocení postupu megaprojektu VRT, ale interpretačních posunů ve výpovědích aktérů. Většina z respondentů při rozhovorech, které jsme spolu vedli, dávala najevo rozčarování a zklamání z celého směřování projektu. Z hlediska mého výzkumného přístupu a jeho etiky vnímám zdůraznění tohoto hodnotového posunu také jako zásadní moment, který mi zabraňuje při podávání zpráv o představách mých respondentů v *ted' už* jiném čase respondenty deindividualizovat a objektivizovat. Jejich výpovědi se stejně jako oni *mění* v čase, jsou *reflexivního* charakteru. Právě na výpovědích některých z nich se dá také ilustrovat, že „životy“ infrastrukturních megaprojektů, tak kulturních rámců, které je spoluvytváří, se odehrávají v dlouhém čase a podléhají změnám. Projektový čas infrastrukturních megaprojektů není sourodý s časy, které uvádí do pohybu. A jak nás v práci použitá literatura poučuje, infrastruktury zřídka kdy, pokud vůbec, splňují požadavky, sliby a očekávání, které si do nich promítáme (Knox a Harvey 2012; Carse a Kneas, 2019; Simone, 2015).

Nejlépe však tuto *dočasnou* přítomnost *rozčarování* z pokračujícího vyjednávání terminálu vysokorychlostní železnice v centru Ústí nad Labem vystihují slova ústeckého architekta a člena městské skupiny pro VRT Michala Gabriela na panelové diskuzi s názvem *Vysokorychlostní trať a její výzvy*: „*Čím my jsme do teďka žili, trošku oblouznění tím že to je toto*“, říká, zatímco se za jeho zády se na plátně promítne fotografie zhruba odpovídající obecné představě rychlovlaku, „*ono je to de facto, v pětinasobném počtu toto*“. Původní snímek střídá fotografie nákladního vlaku. „*Snili jsme o tomhleto (...)* zapomněli jsme počítat s tím, že to může být taky tohle“ uzavírá Gabriel v lehce pozměněném refrénu. Nepřímo a možná nevědomky zdůrazňuje, že nejde o nevyhnutelný pohyb od okouzlení ke zklamání. Jde v první řadě o absenci kritického momentu, který by už v samotném počátku dokázal identifikovat ideologický moment infrastrukturního příslibu a rozlišit jeho „ekonomiku zdání“ (Tsing, 2000) od vlastní infrastruktury a jejích dalších určujících kontextů.

Jsem si vědom toho, že výsledná práce může působit příliš rozmáchně, jako by se snažila říct příliš mnoho na příliš malém prostoru. Bylo pro mě fascinující pozorovat, jaké nové perspektivy mi výzkum ve svém vlastním průběhu otevírá. Řada příležitostí se nabízela a stále nabízí. Mohl jsem se zaměřit třeba na obyvatelé městské části Střekov, kterých se má varianta navrhovaná SŽ přímo dotknout (viz část 2021-2023: *Příležitost nebo hrozba?*) a s klíčem, který nabízí např. Bryant a Knight (2019) zkoumat, jaké anticipace, očekávání, spekulace, potenciality, naděje i pocity a představy osudovosti plánovaný VRT vyvolává. Ukázalo se však, že bude zpočátku lepší se nejprve seznámit s diskurzivní produkcí na úrovni privilegovaných mocenských pozic, seznámit se s „oficiálními narativy“ a „danými směnicemi“. Tedy s tím, k čemu se lze během politického vyjednávání realizace terminálu VRT odkazovat jako ve víceméně závazném. Nicméně ani tato diskurzivní produkce není samozřejmá, významově plochá a konzistentní. Je tvořena na základě fikcí, ideologických předpokladů, *path-dependence* procesů a mocenských sporů.

K zaměření se na expertní a politické epistemické skupiny mě přivedl také expertní rozhovor s Janem Píšou z katedry geografie na Univerzitě Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Ve veliké, klimatizované učebně v posledním patře nové budovy CPTO (Centrum přírodovědných a technických oborů), kde katedra sídlí, jsme se bavili o výzkumu v rámci projektu *Přeshraniční spolupráce pro rozvoj železniční dopravy Sasko – ČR*, na kterém se Píša podílel. Jedním z cílů výzkumu bylo ekonomické vyhodnocení (budoucího) vlivu vysokorychlostní železnice na Ústí nad Labem. Na základě input-output modelu ekonomické analýzy se výzkumný tým snažil rekonstruovat (kvantifikovat) současný stav Ústí nad Labem („*status quo*“), ke kterému se následně pokusil modelovat očekávané změny (multiplikátory dopadů) v důsledku realizace VRT. A ačkoliv by se pro účely mojí práce analýza podobné diskurzivní produkce, která se snaží z budoucnosti učinit místo ekonomických spekulací (Beckert, 2016) mohla ukázat jako jedna ze stěžejních, rozhodl jsem se na základě doporučení respondenta detailnější analýzy poskytnutých dokumentů vzdát. Když se náš rozhovor chýlil ke konci, zamyslel se Píša nad tím, do jaké míry jsou vlastně různé vyhodnocující, závazné a strategické dokumenty složené z „měkkých“ a „tvrdých“ vizí. Tato drobná myšlenka mě přivedla k rozhodnutí zaměřit se právě na onu rovinu expertní a mocensky privilegované diskurzivní produkce. Tak i tak by bylo určitě možné se na v práci zkoumané zásadní dokumenty zaměřit systematictěji, a věnovat se pečlivěji například tematickým, lexikálním a významovým

posunům s ohledem na jejich nové konceptualizace v podobě dodatků, aktualizací apod. Každý jeden takový dokument by však zřejmě vydal na samostatnou práci, zde nicméně představují spíše ilustrační průřez a vypovídající vzorek.

Jaké jsou další možnosti výzkumu, které bych případně rád rozvinul? Musím souhlasit s Brianem Larkinem, průkopníkem současného antropologického výzkumu infrastruktur, který poznamenává v článku *The Politics and Poetics of Infrastructure* (2013), že existuje nespočet způsobů, jakými lze o infrastruktuře v antropologii přemýšlet. Všímá si „*obrovské rozmanitosti způsobů pojetí a analýzy infrastruktur, které souhrnně poukazují na produktivní nestabilitu této základní jednotky výzkumu*“ (ibid., s. 339). Budu-li se však držet mnou vytyčené linie průniky politiky času a infrastruktur: právě proto, že infrastrukturní projekty zapojují dotčené komunity do dočasného společenství aspirací a úzkostí, jako zajímavé navazující téma výzkumu se mi jeví analýza afektuální roviny infrastrukturního příslibu. Tak se k tématu ostatně staví i velká část mnou použité literatury z oblasti antropologie infrastruktur. Antropoložky Penny Harvey a Hannah Knox (2012) například zkoumají „afektivní síly“ a momenty „okouzlení“ v sociálních příslibech dopravních cest jako technologií domněle zajišťujících pokrok a rozvoj. Přicházejí s tvrzením, že zaměříme-li se na afektuální rovinu, která doprovází výstavbu infrastruktury, lépe pak pochopíme procesy, díky nimž – na bázi „racionální“ plánovací kultury založené – infrastrukturní projekty dosahují své realizace. Ashley Carse a David Kneas (2019, s. 15) si pak všimají, že harmonogramy plánování a realizace mají svou „sociální poetiku, která vyvolává afektivní stavy počínaje nadějí a konče úzkostí, i praktiky vedoucí od spekulací k protestům“. Přímo vyzývají ke zkoumání sociálních zkušeností a afektivních stavů spojených se zpožděnými infrastrukturními projekty: naděje, úzkost, čekání, rozčarování (ibid., s. 8). Mediální teoretička Lisa Park (2016) přichází s termínem „infrastrukturní afekt“ pro označení oblasti výzkumu zabývající se vjemy, zážitky či strukturou pocitů vznikajících při lidském střetávání se s infrastrukturami. Park píše, že pro mnoho lidí může být výchozím postojem k infrastruktuře lhostejnost či nezájem, ale je také dost dobře možné, že široké spektrum infrastrukturních afektů zůstává skryté a nevyslovené jednoduše proto, že „určité druhy otázek nebyly položeny“ (ibid., nestránkováno). V podobném duchu bychom mohli pokračovat dále. Plodně lze ostatně tento přístup skloubit i se samotnou analýzou diskurzu. Vytváření, reprodukci i udržování diskurzu lze také vnímat v rámci oběhu a struktury afektů, které „prostupují a řídí konstituci jeho polí rozptylu a koexistence“ (Chamon, 2018, s. 113).

Z hlediska urbánní teorie a antropologie by bylo jistě zajímavé také sledovat, jak se problematika vyvíjí na diskurzivní rovině zapojování tradiční dichotomie město-venkov (Wachsmuth, 2013). Jak jsem ukázal v části *2021-2023: Příležitost nebo hrozba*, dotčené obce s touto dichotomií aktivně pracují. VRT je přitom celosvětově často chápána právě jako výrazně „městská“ záležitost (Garmendia et al., 2012). V části *Historické dejavu a postindustriální étos* pak naznačuji, že VRT se má stát vehiklem *kvalitativní* sociodemografické obměny obyvatelstva v kraji. V nejzazší interpretační míře se do zorného pole dostává otázka třídního a rasového násilí uskutečňovaného infrastrukturními prostředky. Jak ukazuje na příkladu marocké vysokorychlostní železnice (LGV) antropoložka Christiana Strava (2023, s. 4), pro většinu Maročanů neznamenal její zavedení nárůst ekonomických či sociálních zisků, ale naopak vedlo ke zvýšené financiaci městského prostoru a „*drastickému přerozdělení prostorových a časových zkušeností podle třídních linií*“, což se viditelně projevilo masovým vysídlováním chudých a dělnických komunit z městských center v důsledku jejich gentrifikace. Perspektivou třídní a sociální exkluze nejde v případě VRT tedy zdaleka jen o debatu „ohledně cen jízdenek“. V našem případě můžeme mluvit o této exkluzi už na rovině diskurzivní figurace možné budoucnosti města. Infrastrukturní přísliby, zosobňující vize „moderní budoucnosti“, jsou především nástrojem i třídní fikcí elitních vrstev (Appel et al., 2018, s. 19).

Jsou-li tedy infrastruktury obecně materiální prostorová opatření, která fixují a generují ideologicky zatíženou časoprostorovou formu pro další praxi i imaginaci, je nutné zamyslet se nad tím, jak dosáhnout změny samotných předpokladů toho, co od infrastruktur očekáváme. Cesta od „*nesnesitelné modernity*“ infrastruktur (Larkin, 2013) k infrastrukturnímu ukotvení péče a solidarity (Frichot et al., 2022; Berlant, 2016) vede přes změnu těchto očekávání, která jsou plně ukotvená v automatizovaných diskurzivních formacích a ekonomizované epistemologii modernity se svojí (re)produkcí (globálních) nerovností. Jak výstižně píše Appel et al. (2018, s. 31):

„*Můžeme vytvořit svět, který lze oddělit od konstitutivních rozporů modernity a jejího výkladu budoucnosti jako pokroku, uvážíme-li, že epistemické a konkrétní lepidlo infrastruktury spojuje tuto budoucnost s naší přítomností a minulostí?*“

7 Seznam použité literatury

ZÁŘECKÝ, Ladislav. Městská periferie a rétorika potenciálu v rámci revitalizačních diskurzů. In: *Estetika centra a periférie – centrum a periféria estetiky*. Bratislava: Slovenská asociácia pre estetiku, 2020, s. 55-63.

ZÁŘECKÝ, Ladislav a KOKŠALOVÁ, Hana. Město jako (ná)stroj času. Jak chronopolitika ovlivňuje budoucnost? *A2*. 2021a, roč. 2021, č. 14-15, s. 17-17.

ZÁŘECKÝ, Ladislav a Hana KOKŠALOVÁ. Výsměch historii, smutek z budoucnosti. *400*. Ústí nad Labem: Veřejný sál Hraničář, 2021b, roč. 1, č. 01, s. 11-24.

ABRAM, Simone a Gisa WESZKALNYS. *Elusive Promises: Planning in the Contemporary World An introduction* in: ABRAM, S. a WESZKALNYS, G. ed. *Elusive Promises: Planning in the Contemporary World* New York: Berghahn Books, 2013., 1-33.

ABRAM, Simone. Contemporary Obsessions with Time and the Promise of the Future. In: SALAZAR, J. F., S. PINK, A. IRVING a J. SJÖBERG, ed. *Anthropologies and Futures: Researching Emerging and Uncertain Worlds*. London: Bloomsbury, 2017, 61–82.

ADAM, Barbara. Beyond the Present: Nature, Technology and the democratic ideal. *Time & Society*. 1996, 5(3), 319-338.

ADAM, Barbara. Futures in the Making: Sociological Practice and Challenge. In: JEFFRIES, Vincent, ed. *Handbook of Public Sociology*. Plymouth: Rowman & Littlefield Publishers, 2009, 429-445.

ADAMS, Ross E. Longing for a Greener Present: Neoliberalism and the eco-city. *Radical Philosophy* [online]. 2010, 2010(163), 1-7 [cit. 2023-11-30]. Dostupné z: <https://www.radicalphilosophy.com/commentary/longing-for-a-greener-present>.

ADAMS, Ross E. Infinite Circulation. *Volume*. 2016, 2016(47), 125-129.

AGUIAR, Marian. *Tracking Modernity: India's Railway and the Culture of Mobility*. University of Minnesota Press, 2011.

AKTUÁLNĚ.CZ. 40 let staré TGV už v Česku "ukazuje budoucnost." Táhne ho lokomotiva, samo jet nesmí. *Aktuálně.cz* [online]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z:

<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/vysokorychlostni-vlak-tgv-pse-v-cesku/r~0ba9b8f0e57311ec8980ac1f6b220ee8/> .

ALMEIDA, Diana Vela, Vijay KOLINJIVADI, Tomaso FERRANDO, Brototi ROY, Héctor HERRERA, Marcela Vecchione GONÇALVES a Gert VAN HECKEN. The “Greening” of Empire: The European Green Deal as the EU first agenda. *Political Geography*. 2023, 105(102925), 1-10.

ALTVATER, Elmar. Ecological and economic modalities of time and space. *Capitalism Nature Socialism*. 1989, 1(3), 59-70.

AMIN, Ash. Lively Infrastructure. *Theory, Culture & Society*. 2014, 31(7-8), 137-161. <https://doi.org/10.1177/0263276414548490>.

ANAND, Nikhil. *Hydraulic City: Water and the Infrastructures of Citizenship in Mumbai*. Durham, NC: Duke University Press, 2017.

ANDERSSON, Jenny a Eglė RINDZEVIČIŪTĖ, ed. *The Struggle for the Long-Term in Transnational Science and Politics: Forging the Future*. New York: Routledge, 2015.

ANDRÁS, Edit. Shift from Geopolitics of Place to Chrono politics of Time. *Piotr Piotrowski Center* [online, video]. 2018 [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: <https://m.youtube.com/watch?v=MfqDLDPQ9pM>.

APPADURAI, Arjun. *The Future as Cultural Fact: Essays on the Global Condition*. Verso, 2013.

APPADURAI, Arjun a Neta ALEXANDER. *Failure*. Polity Press, 2019.

APPEL, Hannah, Nikhil ANAND a Akhil GUPTA. Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. In: ANAND, Nikhil, Akhil Gupta GUPTA a Hannah APPEL, ed. *The Promise of Infrastructure*. New York: Duke University Press, 2018, s. 1-38.

ARCE, Alberto. Creating or regulating development: representing modernity through language and discourse. In: ARCE, A. a N. LONG, ed. *Anthropology, Development and Modernities: Exploring discourses, counter-tendencies and violence*. London/New York: Routledge, s. 31-50.

ARFAOUI, Meryem-Bahia. Time and the colonial state. *The Funambulist* [online]. 2021, 2021(36), none [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://thefunambulist.net/magazine/they-have-clocks-we-have-time/time-and-the-colonial-state>.

BADENOCH, Alexander a Andreas FICKERS. Introduction: Europe Materializing? Toward a Transnational History of European Infrastructures. In: BADENOCH, Alexander a Andreas FICKERS, ed. *Materializing Europe: Transnational Infrastructures and the Project of Europe*. Basingstoke Hampshire: Palgrave Macmillan, 2010, s. 1-23.

BACHMANN-MEDICK, Doris. *Cultural Turns: New Orientations in the Study of Culture*. De Gruyter, 2016.

BACHORÍK, Jan. Někteří starostové z Litoměřicka se kvůli chystané rychlodráze do Drážďan obávají sucha i odříznutí od okolí. *Český rozhlas Sever*. [online]. 2020 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://sever.rozhlas.cz/nekteri-starostove-z-litomericka-se-kvuli-chystane-rychlodraze-do-drazdan-8202144>.

BACHORÍK, Jan. Přípravy na stavbu vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan se zřejmě protáhnou. *Český rozhlas Sever* [online]. 2021 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://sever.rozhlas.cz/pripravy-na-stavbu-vysokorychlostni-trati-z-prahy-do-drazdan-se-zrejme-protahnou-8430170>.

BACHORÍK, Jan. Na ústeckém hlavním nádraží začalo fungovat infocentrum k chystané rychlodráze do Drážďan. *Český Rozhlas sever* [online]. 2022 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://sever.rozhlas.cz/na-usteckem-hlavnim-nadrazi-zacalo-fungovat-infocentrum-k-chystane-rychlodraze-8700405>.

BAJTLER, Martin. Už nejen Praha. Rychlodráhy mají smazat rozdíly mezi regiony. A zvednout cenu pozemků. *Forbes* [online]. 2021 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://forbes.cz/uz-ne-jen-praha-rychlodrahy-maji-smazat-rozdily-mezi-regiony-a-zvednout-cenu-pozemku/>.

BAROCH, Pavel a Jakub BAZGIER. Šéf projektu VRT Bazgier: První rychlovlaky uvidí nejspíše morava. *Hrot24* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.tydenikhrot.cz/clanek/sef-projektu-vrt-bazgier-prvni-rychlovlaky-uvidi-nejspise-morava>.

BARUA, Maan. Infrastructure and non-human life: A wider ontology. *Progress in Human Geography*. 2021, 45(6), 1467-1489. <https://doi.org/10.1177/0309132521991220>.

BASTLOVÁ, Marie a Štěpán KŘEČEK. Musíme se zbavit úředníků, kteří se brání nové práci, říká poradce premiéra. *Seznam zprávy* [online, podcast]. 2023 [cit. 2023-12-13]. Dostupné z:

<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/audio-podcast-ptam-se-ja-ekologove-a-pamatkari-nesmi-branit-nasemu-rozvoji-rika-poradce-premiera-235049>.

BEAR, Laura. *Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self*. Columbia University Press, 2007.

BEAR, Laura. Doubt, conflict, mediation: the anthropology of modern time. *Journal of the Royal Anthropological Institute: Doubt, Conflict, Mediation: The Anthropology of Modern Time*. John Wiley & Sons, 2014, 20(S1), 3-30.

BEAR, Laura. Time as Technique. *Annual Review of Anthropology*. 2016, 2016(45), 487-502.

BEAUMONT, Matthew a Michael FREEMAN. *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*. Edited Collection. Peter Lang, 2008.

BECK, Ulrich. *Riziková společnost: na cestě k jiné moderně*. 2. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství, 2011.

BECKERT, Jens. *Imagined Futures: Fictional Expectations and Capitalist Dynamics*. Harvard University Press, 2016.

BENNETT, Jane. *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Duke University Press, 2010.

BELL, Wendell. *Foundations of Futures Studies: Volume 1: History, Purposes, and Knowledge*. Routledge, 2003.

BELL, Wendell a James A. MAU. *Sociology of the Future: Theory, Cases and Annotated Bibliography*. New York: Russell Sage Foundation, 1971.

BERAN, Vojtěch. Reportáž: Konference Vysokorychlostní železnice 2011. *ŽelPage.cz* [online]. 2011 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/clanky/reportaz-konference-vysokorychlostni-zeleznice-2011?oddil=8&lang=cs>.

BERIA, Paolo, Raffaele GRIMALDI, Daniel ALBALATE a Germà BEL. Delusions of success: Costs and demand of high-speed rail in Italy and Spain. *Transport Policy*. 2018, 68(September 2018), 63-79.

BERLANT, Lauren. The commons: Infrastructures for troubling times*. *Environment and Planning D: Society and Space*. 2016, 34(3), 393-419.

BESEDOVSKY, Natalia, Fritz-Julius GRAFE, Hanna HILBRANDT a Hannes LANGGUTH. Time as infrastructure: For an analysis of contemporary urbanization. *City*. 2019, 23(4-5), 580-588.

BESS, Michael K. *Routes of Compromise: Building Roads and Shaping the Nation in Mexico, 1917-1952*. University of Nebraska Press, 2017.

BOLE, David, Peter KUMER, Primož GAŠPERIČ, Jani KOZINA, Primož PIPAN a Jernej TIRAN. Clash of Two Identities: What Happens to Industrial Identity in a Post-Industrial Society? *Societies*. 2022, 12(2).

BORUP, Mads, Nik BROWN, Kornelia KONRAD a Harro VAN LENTE. The sociology of expectations in science and technology. *Technology Analysis & Strategic Management*. 2006, 18(3-4), 285-298.

BOUŠKA, Michael a Jiří SVOBODA. Současné koleje nestačí, síť byla stavěná pro menší počet spojů, říká šéf Správy železnic. *Hospodářské noviny* [online]. 2020 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-66815340-soucasne-koleje-destaci-sit-byla-stavena-pro-mensi-pocet-spojuru-rika-sef-spravy-zeleznic>.

BOVENSIEPEN, Judith a Laura S. Meitzner YODER. Introduction: The Political Dynamics and Social Effects of Megaproject Development. *The Asia Pacific Journal of Anthropology*. 2018, 19(5), 381-394.

BRUINSMA, Frank. The Impact of Railway Station Development on Urban Dynamics: A Review of the Amsterdam South Axis Project. *Built Environment*. 2009, 35(1), 107-121.

BRYANT, Rebecca a Daniel M. KNIGHT. *The anthropology of the future*. New York, NY: Cambridge University Press, 2019.

BÜCHER, Karel. *Vznik národního hospodářství*. Praha: Jan Laichter, 1897.

BUIER, Natalia. The Second Coming of Rail: The Spanish High-Speed Rail-Finance Complex. *Antipode*. 2020, 52(6), 1603-1623.

BUIER, Natalia. The anthropology of infrastructure: The boom and the bubble? *Focaal*. 2023, 2023(95), 46-60.

BURZOVÁ, Petra Lupták. *Politika poloveřejnosti: Narativní analýza sporů o demolici Domu hrůzy u Radbuzy*. Brno: Doplněk, 2014.

CAFOUREK, Tomáš. Rychlotrať do Drážďan citelně podražila. Zrychlí ale spoje do regionů. *IDNES.CZ* [online]. 2020 [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/vlak-zeleznice-praha-drazdany-rychlodraha-studie.A200827_120738_eko-doprava_mato.

CAFOUREK, Tomáš. Správa železnic řeší problém. Ústí chce rychlovlaky, ale nákladní vlaky ne. *IDNES.CZ* [online]. 2022 [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/usti-nad-labem-osobni-nakladni-doprava-rychlovlaky.A221123_165610_eko-doprava_rie.

CAMPBELL, Elaine. Public sphere as assemblage: the cultural politics of roadside memorialization. *The British Journal of Sociology*. London: Wiley-Blackwell, 2013, 64(3), 526-547.

CARLSON, Dane. The Humanity Of Infrastructure: Landscape As Operative Ground. *Scenario* [online]. 2013, 1(3) [cit. 2023-11-29]. Dostupné z: <https://scenariojournal.com/article/humanity-of-infrastructure/>.

CARSE, Ashley. *Beyond the Big Ditch: Politics, Ecology, and Infrastructure at the Panama Canal*. MIT Press, 2014.

CARSE, Ashley. Keyword: Infrastructure – How a Humble French Engineering Term Shaped the Modern World. In: HARVEY, Penny, Casper B. JENSEN a Atsuro MORITA, ed. *Infrastructures and Social Complexity: A Routledge Companion*. London: Routledge, 2017, s. 27-39.

CARSE, Ashley a David KNEAS. Unbuilt and Unfinished: The Temporalities of Infrastructure. *Environment and Society*. 2019, 10(1), 9-28. <https://doi.org/10.3167/ares.2019.100102>.

CERMEÑO, Alexandra L., Kerstin ENFLO a Johannes LINDVALL. Railways and Reform: How Trains Strengthened the Nation State. *STANCE Working Paper Series*. 2018, 2018(7), 1-28.

CLARK, Christopher. *Time and Power: Visions of History in German Politics, from the Thirty Years' War to the Third Reich*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2019.

COOPERSMITH, Jonathan. *The Electrification of Russia, 1880–1926*. Cornell University Press, 2016.

COWEN, Deborah. Following the infrastructures of empire: Notes on cities, settler colonialism, and method. *Urban Geography*. 2020, 41(4), 469-486.

<https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1677990>.

CROSS, Jamie. *Dream Zones: Anticipating Capitalism and Development in India*. London: Pluto, 2014.

CROSS, Jamie. The Economy of Anticipation: Hope, Infrastructure, and Economic Zones in South India. *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*. 2015, 35(3), 424–437.

ČT24. Češi chtějí začít budovat vysokorychlostní trať do Drážďan. ČT24 [online]. 2009 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/cesi-chteji-zacit-budovat-vysokorychlostni-trat-do-drazdan-172104>.

ČT24. Ústí bude bez autobusového nádraží. ČT24 [online]. 2011 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/regiony/usti-bude-bez-autobusoveho-nadrazi-243917>.

ČT24. Vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan má vést i pod zastavěným územím. Místním se to nelíbí. ČT24 [online]. 2021 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/domaci/vysokorychlostni-trat-z-prahy-do-drazdan-ma-vest-i-pod-zastavenym-uzemim-mistnim-se-to-nelibi-36798>.

DAVIS, Kathleen. *Periodization and Sovereignty: How Ideas of Feudalism and Secularization Govern the Politics of Time*. University of Pennsylvania Press, 2008.

DAVIES, William. Introduction to Economic Science Fictions. In: DAVIES, William, ed. *Economic Science Fictions*. Goldsmiths Press / PERC Papers, 2018, s. 1-28.

DAWNEY, Leila. The multiple temporalities of infrastructure: Atomic cities and the memory of lost futures. *Environment and Planning D: Society and Space*. 2021, 39(3), 405-422.
<https://doi.org/10.1177/02637758211013037>.

DEAKIN, Simon. Juridical Ontology: The Evolution of Legal Form. *Historical Social Research / Historische Sozialforschung*. 2015, 40(1), 170-184.

DEMOS, T.J. *Radical Futurisms: Ecologies of Collapse, Chronopolitics and Justice-to-Come*. SternbergPress, 2023.

DIJSTELBLOEM, Huub. *Borders as Infrastructure: The Technopolitics of Border Control*. MIT Press, 2021.

DOBRUSZKES, Frédéric, Chia-Lin CHEN, Amparo MOYANO, Francesca PAGLIARA a Peter ENDEMANN. Is high-speed rail socially exclusive? An evidence-based worldwide analysis. *Travel Behaviour and Society*. 2022, 26(January 2022), 96-107.

DU, Jinglun, Oana DRUTA a Pieter WESEMAEL. Place quality in high-speed rail station areas: Concept definition. *The Journal of Transport and Land Use*. 2021, 14(1), 1165–1186.

EASTERLINK, Keler. *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. 2nd ed. Verso, 2016.

EDWARDS, Paul N. Infrastructure and modernity: Force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems. In: MISA, Thomas J., Philip BREY a Andrew FEENBERG, ed. *Modernity and technology*. The MIT Press, 2003, s. 185-226.

EDWARDS, Paul N., Geoffrey C. BOWKER, Steven J. JACKSON a Robin WILLIAMS. Introduction: An Agenda for Infrastructure Studies. *Journal of the Association for Information Systems*. 2009, 10(5), 364-374.

ECHO24.CZ. Sobotku v Japonsku nadchl šinkansen. Rád by je viděl i v Česku: Sobotkova návštěva Japonska. *Echo24.cz* [online]. 2017 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/w3gWE/sobotku-v-japonsku-nadchl-sinkansen-rad-by-je-videl-i-v-cesku>.

EKONOMICKÝ DENÍK. Správa železnic uzavřela smlouvu se SNCF o pronájmu prezentační jednotky TGV. *Ekonomický deník* [online]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/sprava-zeleznic-uzavrela-smlouvu-se-sncf-o-pronajmu-prezentacni-jednotky-tgv/>.

ENNS, Charis a Brock BERSAGLIO. On the Coloniality of “New” Mega-Infrastructure Projects in East Africa. *Antipode*. 2019, 52(1), 101-123. <https://doi.org/10.1111/anti.12582>.

ESCOBAR, Arturo. *Encountering Development: The Making and Unmaking of the Third World*. Princeton, NJ: Princeton University Press., 1995.

EUROPA PROPERTY. Poland’s Largest Investment Projects Worth Around €190 Billion. *EuropaProperty.com* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://europaproperty.com/poland-largest-investment-projects-worth-a-whopping-e190-billion/>.

EUROPEAN COURT OF AUDITORS (ECA). *A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork*. [online] European Court of Auditors, 2018. Dostupné z: https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr18_19/sr_high_speed_rail_en.pdf.

EVROPSKÝ PARLAMENT (EP). Rok 2021 je Evropským rokem železnice. *Evropský parlament* [online]. 2021 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z:

<https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/eu-affairs/20210107STO95106/rok-2021-je-evropsky-rok-zeleznice>.

FABIAN, Johannes. *Time and the Other: How Anthropology Makes Its Object*. Reprint ed. New York, Chichester, West Sussex: Columbia University Press, 2014.

FACER, Keri. Possibility and the temporal imagination. *Possibility Studies & Society*. 2023, 1(1-2), 60-66. <https://doi.org/10.1177/27538699231171797>.

FAIRCLOUGH, Norman a Ruth WODAK. Critical Discourse Analysis. In: VAN DIJK, Teun A. *Discourse Studies: A Multidisciplinary Introduction*. London: Sage, 1997, Vol. 2, 258-284.

FAIT, Emanuel. Bulharské osady v Malé Asii. *Sborník České společnosti zeměvědné*. 1900, roč. 6, č. 2, s. 33-41.

FLANAGAN, Kathleen. The discourse of the city. In: JACOBS, K. a J. MALPAS, ed. *Philosophy and the City: Interdisciplinary and Transcultural Perspectives*. London: Rowman & Littlefield International, 2019, s. 21-42.

FLYVBJERG, Bent, Nils BRUZELIUS a Werner ROTHENGATTER. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press, 2003.

FLYVBJERG, Bent. Introduction: The Iron Law of Megaproject Management. In: FLYVBJERG, Bent, ed. *The Oxford Handbook of Megaproject Management*. Oxford University Press, 2017, s. 1-18.

FÓRUM OBČANŮ CHLUMECKA, Z.S. - FOCH. *Odevzdání petice s 1538 podpisy proběhlo dnes, 2.6.2021, prostřednictvím podatelny Ústeckého kraje*. Online. Dostupné z: Facebook, [Petice ForumObcsnu Chlumecka](#). [cit. 2023-12-22].

FOUCAULT, Michel. Of Other Spaces. *Diacritics*. 1986, 16(1), 22-27.

FOUCAULT, Michel. *Archeologie věděni*. V Praze: Herrmann, 2002.

FRICHOT, Hélène, Adrià CARBONELL, Hannes FRYKHOLM a Sepideh KARAMI, ed. *Infrastructural Love: Caring for Our Architectural Support Systems*. Birkhäuser, 2022.

FUCKUP NIGHTS PRAGUE. PODCAST | Martin Hausenblas: Chci z Ústí nad Labem udělat Silicon Valley. *FuckUp Nights Prague* [online, video]. 2019 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?reload=9&v=_Z5zSoLExIU.

GARCÍA-MEJUTO, Diego. Theorizing nation-building through high-speed rail development: Hegemony and space in the Basque Country, Spain. *Environment and Planning A: Economy and Space*. 2022, 54(3), 554-571.

GARMENDIA, Maddi, Cecilia RIBALAYGUA a José María UREÑA. High speed rail: implication for cities. *Cities*. 2012, 2012(29), 526-531.

GEBA, Karel a Marek HRABÁČ. Přípravy na stavbu vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan se zřejmě protáhnou. *DopravaDnes.cz* [online]. 2022 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://www.dopravadnes.cz/clanek/primator-a-krajsky-radni-hrabac-regiony-bez-vrt-ztrati-atraktivitu-pro-hospodarstvi>.

GELL, Alfred. *The Anthropology of Time: Cultural Constructions of Temporal Maps and Images*. 3rd ed. Oxford: Berg, 2001.

GELLERT, Paul K. a Barbara D. LYNCH. Mega-projects as displacements. *International Social Science Journal*. 2003, 55(1), 15-25.

GEPHART, Robert P. a Cargi TOPAL, Zhang ZHENG. Future-oriented sensemaking: Temporalities and institutional legitimation. In: HERNES, T. a MAITLIS, S, ed. *Process, sensemaking & organizing*. New York: Oxford University Press, 2010, s. 275-302.

GEERTZ, Clifford. Reviewed Work(s): Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony by Rudolph Mrázek. *American Anthropologist*. 2004, 106(2), 420-420.

GILBERT, Andrew, Jessica GREENBERG, Elissa HELMS a Stef JANSEN. Reconsidering Postsocialism from the Margins of Europe: Hope, Time and Normalcy in Post-yugoslav Societies. *Anthropology News*. 2008, 2008(November), 10-11.

GOETZ, Klaus H. a Jan-Hinrik MEYER-SAHLING. Political Time in the EU: Dimensions, Perspectives, Theories. *Journal of European Public Policy*. 2009, 16(2), 180-201.

GRAHAM, Stephen. *Disrupted Cities: When Infrastructure Fails*. Routledge, 2009.

- GRAHAM, Steve a Simon MARVIN. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Routledge, 2001.
- GRAHAM, Steve a Simon MARVIN. *Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Places*. London: Routledge, 1996.
- GRAHAM, Mark, Casper ANDERSEN a Laura MANN. Geographical imagination and technological connectivity in East Africa. *Transactions of the Institute of British Geographers*. 2015, 40(3), 334-349.
- GREENHOUSE, Carol J. *A Moment's Notice: Time Politics Across Cultures*. Cornell University Press, 1996.
- GROSCH, Mathieu. *Orient East Med Fourth Work Plan of the European Coordinator Mathieu Grosch*. Brussels: European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, 2020.
- GUPTA, Akhil. *The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure*. In: ANAND, Nikhil, Akhil Gupta GUPTA a Hannah APPEL, ed. *The Promise of Infrastructure*. New York: Duke University Press, 2018, s. 62-79.
- HAJER, Maarten A. *The politics of environmental discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*. Reprinted 2002. Oxford University Press, 2002.
- HAJER, Maarten a Wytske VERSTEEG. A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives. *Journal of Environmental Policy & Planning*. 2005, 7(3), 175-184.
- HAJER, Maarten. Doing discourse analysis: coalitions, practices, meaning. In: *Words matter in policy and planning: Discourse theory and method in social sciences*. Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, 2006, s. 65-74.
- HARVEY, David. Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination. *Annals of the Association of American Geographers*. 1990, 80(3), 418-434.
- HARVEY, David. *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh University Press., 2001.
- HARVEY, Penny a Hannah KNOX. The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*. 2012, 7(4), 521-536.

HARVEY, Penny a Hannah KNOX. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 2015.

HARVEY, Penelope, Casper Bruun JENSEN a Atsuro MORITA. Introduction: Infrastructural complications. In: HARVEY, Penelope, Casper Bruun JENSEN a Atsuro MORITA, ed. *Infrastructures and Social Complexity A Companion*. Routledge, 2017, s. 1-22.

HASSARD, John, ed. *The Sociology of Time*. London: Palgrave Macmillan, 1990.

HAVRDA, Vladislav. Ústí nad Labem - středisko průmyslové a dopravní. In: Dušek, L., ed. *Ústí nad Labem: Středisko průmyslu, tepna dopravy a brána do ráje přírodních krás*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1947, s. 43-44.

HÁLOVÁ, Miloslava a Jaroslav KOUTSKÝ. Nikdy nebudeme Silicon Valley, říká děkan Koutský z ústecké univerzity. *IDnes.cz* [online]. 2021 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/dekan-ujep-koutsky-ekonomika-koronavirus-ustecky-kraj.A210111_100330_usti-zpravy_grr.

HETHERINGTON, Kreg. Waiting for the Surveyor: Development Promises and the Temporality of Infrastructure. *Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*. 2014, 19(2), 195–211.

HETHERINGTON, Kregg. *Surveying the Future Perfect: Anthropology, Development and the Promise of Infrastructure*. In: HARVEY, Penny, Casper B. JENSEN a Atsuro MORITA, ed. *Infrastructures and Social Complexity: A Routledge Companion*. London: Routledge, 2017, s. 40-50.

HETHERINGTON, Kregg a Jeremy M. CAMPBELL. Nature, Infrastructure, and the State: Rethinking Development in Latin America. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*. 2014, 14(2), 191-194.

HICKEL, Jason a Giorgos KALLIS. Is Green Growth Possible? *New Political Economy*. 2020, 25(4), 469-486.

HLAVAČKA, Milan. Superstroj 19. století a nová organizace času, prostoru a společnosti. In: PATRASOVÁ, Taťána a Pavla MACHALÍKOVÁ, ed. *Člověk a stroj v české kultuře 19. století*. Praha: Academia, 2013, s. 117-130.

HÖGSELIUS, Per. The hidden integration of Central Asia: the making of a region through technical infrastructures. *Central Asian Survey* [online]. 2022, 41(2), 223-243 [cit. 2023-11-29]. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/02634937.2021.1953963>.

HOLUB, Petr. Rosa na vysokorychlostních kolejích. In: ČESKÝ ROZHLAS. <https://plus.rozhlas.cz/> [online, audio]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://plus.rozhlas.cz/petr-holub-rosa-na-vysokorychlostnich-kolejich-8667900>.

HORÁK, Jan. Vizionáři versus údržbáři. Koalici v Ústí rozložil střet dvou přístupů. In: *IDnes.cz* [online]. 2015 [cit. 2023-12-11]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/usti/zpravy/rozpad-koalice-v-usti-nad-labem.A150625_170550_usti-zpravy_alh.

HORNBORG, Alf. Environmentalism, ethnicity and sacred places: Reflections on modernity, discourse and power. *Canadian Review of Sociology*. 1994, 31(3), 245-267.

HROUDA, Jan. Nové město a ulice u České besedy. 400. Ústí nad Labem: Veřejný sál Hraničář, 2021, roč. 1, č.01, s. 7-9.

HRUŠKA, Blahoslav. Česko je dopravním skanzenem EU. Nařídí rychlé tratě zákon? *Lidovky.cz* [online]. 2015 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/cesko-je-dopravnim-skanzenem-eu-naridi-nam-rychle-trate-zakon.A150515_140814_ln-doprava_pave.

HUGHES, Thomas P. *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. Johns Hopkins University Press, 1983.

CHAILLEUX, Sébastien. Strategic ignorance and politics of time: how expert knowledge framed shale gas policies. *Critical Policy Studies*. Routledge, 2020, 14(2), 174-192.

CHAKRABARTY, Dipesh. *The Climate of History in a Planetary Age*. University of Chicago Press, 2021.

CHAMON, Paulo Henrique de Oliveira. *The mood of time(s): Melancholia and the Limits of Temporal Thinking in World Politics*. Disertační práce. Rio de Janeiro: Pontifical Catholic University of Rio de Janeiro, 2018.

CHARVÁT, Vladimír. *Výstupy z jednání pracovní skupiny od 13.5. do 13.7.2022* [online, doc.]. Ústí nad Labem, 2022 [cit. 2023-12-11]. Dostupné z: https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/omeste/rozvoj-mesta/vysokorychlostni-trat-usti-nad-labem/202207_pracovni-skupina.docx.

CHARVÁT, Vladimír. *Rychlé spojení Praha - Ústí nad Labem/Přestavba západního nádraží Ústí nad Labem/Koncepce Západního Nádraží*. [Online]. 2022a. Dostupné také z: https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/20220527_rychle-spojzeni-praha-unl.pdf.

CHARVÁT, Vladimír. *Vysokorychlostní trať v Ústí nad Labem a nové hlavní nádraží s příklady* [online]. 2022b. Dostupné také z: https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/vysokorychlostni-trat-usti-nad-labem/20220909_vrt-prikklady.pdf.

CHARVÁT, Vladimír. *Příležitosti pro Ústí nad Labem ve 21. století*. [online]. 2022c. Dostupné také z: https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/202203_prezentace.pdf.

CHOBOT, Jaroslav. *Vysokorychlostní železniční trať v Ústí nad Labem. Společně Ústí nad Labem* [online]. 2022 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://spolecne-usti.cz/cs/clanek/vysokorychlostni-zeleznicni-trat-v-usti-nad-labem-1FVmaD>.

IDNES.CZ. *Správa železnic dostala pokutu 100 tisíc. Špatně zadala miliardovou zakázku*. *Idnes.cz* [online]. 2020 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/uohs-zeleznice-sprava-zeleznic-pokuta-trat-verejna-zakazka.A201201_135747_ekonomika_jla.

JAMESON, Frederic. *An American Utopia*. In: ŽIŽEK, Slavoj, ed. *An American Utopia: Dual Power and the Universal Army*. London/New York: Verso, 2016, s. 1-96.

JASANOFF, Sheila a Sang-Hyun KIM. *Containing the Atom: Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea*. *Minerva*. 2009, 47(2), 119-146.

JENSEN, Ole B. a Tim RICHARDSON. *Making European Space: Mobility, Power and Territorial Identity*. London: Routledge, 2004.

JENSEN, Casper B. a Atsuro MORITA. *Introduction: Infrastructures as Ontological Experiments*. *Ethnos*. 2017, 82(4), 615-626. <https://doi.org/10.1080/00141844.2015.1107607>.

JESCHKE, Felix. *Iron Landscapes: National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*. New York / Oxford: Berghahn, 2021.

JOHNSTON, Sean F. *Alvin Weinberg and the Promotion of the Technological Fix*. *Technology and Culture*. 2018, 59(3), 620-651.

JONIAK-LÜTHI, Agnieszka. *Introduction: infrastructure as an asynchronic timescape*. *Roadsides*. 2019, 1(1), 3-10. <https://doi.org/10.26034/roadsides-20190012>.

JORGE, Raquel a OTERO-IGLESIAS, Miguel. *The Global Gateway: it's not the money, it's the strategy*. Online. In: Elcano Royal Institute. Dostupné z: <https://www.realinstitutoelcano.org/en/commentaries/the-global-gateway-its-not-the-money-its-the-strategy/>. [cit. 2023-11-30].

KAIKA, Maria a Eric SWYNGEDOUW. Fetishizing the Modern City: The Phantasmagoria of Urban Technological Networks. *International Journal of Urban and Regional Research*. 2000, 24(1), 120-138.

KALČÍK, Jiří. Ústecký kraj / The Ústecký Region. In: ŠLEGR, Petr, ed. *Rychlá železnice i v České republice*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2012, s. 166-175.

KALČÍK, Jiří. Sasko-česká trasa hospodářského růstu. In: *Vysokorychlostní železnice 2014*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, 2014, s. 31-33.

KANCELÁŘ ARCHITEKTA MĚSTA. *IKAM 01* [online]. Ústí nad Labem: Statutární město Ústí nad Labem, 2023 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: https://online.fliphtml5.com/sorsw/njsw/?fbclid=IwAR0r2lxsIUEtOxqTXDZcaiNgoqfte5IwVmk0zSdalW308Cpfce3aWYH8dgc#google_vignette.

KLÉZL, Tomáš. Zdržování dálnic i těžby skončí, věří vláda. Omezujete práva lidí, odporují ekologové. *Aktuálně.cz* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/liniovyy-zakon/r~8a82dd2c7d5811eea873ac1f6b220ee8/>.

KLINKE, Ian. Chronopolitics: A conceptual matrix. *Progress in Human Geography*. 2013, 37(5), 673-690.

KOČOVSKÝ, Marek. Někdo jen udělal čáru, plánovaná rychlodráha tak vede skrz zámek. *IDnes.cz* [online]. 2015 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/planovana-rychlodraha-do-berouna-je-nakreslena-skrz-zamek.A150504_2160057_praha-zpravy_nub.

KOSELLECK, Reinhart. The Unknown Future and the Art of Prognosis. In: KOSELLECK, Reinhart. *The practice of conceptual history: Timing History, Spacing Concepts*. Stanford, California: Stanford University Press, 2002, s. 131-147.

KREJČÍŘÍKOVÁ, Hana. *Železniční stavby: vysokorychlostní tratě: doplňkové skriptum*. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003.

KRSEK, Martin. *Ústí nad Labem*. Praha: Paseka, 2011. Zmizelé Čechy.

KRSEK, Martin [@Martin Krsek, senátor]. „Bitvu o Chlumeck" jsem slíbil svést během senátní kampaně v nejmladším městě svého senátního obvodu. [Online]. 2022. Dostupné z: Facebook, [chlumecvrthistorickaprileziotst](https://www.facebook.com/martin.krsek). [cit. 2023-12-29].

KUBÁT, Bohumil a Lukáš TÝFA. *Vztah modernizace železničních tratí a výstavby vysokorychlostních tratí v České republice* [online]. FD.CVUT, 2002. Dostupné také z: <https://www.fd.cvut.cz/personal/tyfal/str/publikace/2002/zilina2002.pdf>.

KUDLA, František. *Městské inženýrství nejen pro městské inženýry*. Technická knihnice (ČKAIT). Praha: ČKAIT, 2022.

KVAPIL, Jan. VRT v Ústí nad Labem: výzva nebo riziko? *Stop tunelům* [online]. 2021 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://www.stoptunelum.cz/novinky/vrt-ul.html>.

LARKIN, Brian. The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*. 2013, 42, 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.

LARKIN, Brian. *Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure*. In: ANAND, Nikhil, Akhil Gupta GUPTA a Hannah APPEL, ed. *The Promise of Infrastructure*. New York: Duke University Press, 2018, s. 175-202.

LAW, John a Wiebe E. BIJKER. Postscript: Technology, stability, and social theory. In: LAW, John a Wiebe E. BIJKER, ed. *Shaping technology/building society – studies in sociotechnical change*. MIT Press, 1992, s. 290-309.

LAZAR, Naomi C. *Out of Joint: Power, Crisis, and the Rhetoric of Time*. New Haven: Yale University Press, 2019.

LEFEBVRE, Henri. *The Urban Revolution*. University of Minnesota Press, 2003.

LEFEBVRE, Henri. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London/New York: continuum, 2004.

LE GOFF, Jacques. *Time, Work, and Culture in the Middle Ages*. Chicago/London: The University of Chicago Press, 1980.

LEJČAR, Jan. Posudek dopravního řešení Územního plánu od urbanisty Ing. Arch. Ivana Lejčara. *Stop tunelům* [online]. 2011 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://www.stoptunelum.cz/novinky/posudek-tunelu-lejcar.html>.

LESUTIS, Gediminas. Politics of Disavowal: Megaprojects, Infrastructural Biopolitics, Disavowed Subjects. *Annals of the American Association of Geographers*. 2022, 112(8), 2436-2451. <https://doi.org/10.1080/24694452.2022.2062292>.

LI, Tania Murray. *The Will to Improve Governmentality, Development, and the Practice of Politics*. Durham & London: Duke University Press, 2007.

LINZ, Juan J. Democracy's Time Constraints. *International Political Science Review*. 1998, 19(1), 19-37.

LIPPUNER, Roland a Julia LOSSAU. In der Raumfalle. Eine Kritik des Spatial Turn in den Sozialwissenschaften. In: MEIN, Georg a Markus RIEGER-LADICH, ed. *Soziale Räume und kulturelle Praktiken: Über den strategischen Gebrauch von Medien*. Transcript Verlag, 2004, s. 47-63.

LÓPEZ, Maritza Toro, Joris SCHEERS a Pieter VAN DEN BROECK. The Socio-politics of the urbanization - transportation nexus: infrastructural projects in the department of Antioquia in Colombia through the lens of technological politics and institutional dynamics. *International Planning Studies*. 2021, 26(3), 321-347. <https://doi.org/10.1080/13563475.2020.1850238>.

LUKÁŠ, Vít. Studentka navrhla nové nádraží. Pod Větruší. *Ústecký deník.cz* [online]. 2015 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: https://ustecky.denik.cz/zpravy_region/studentka-navrhla-nove-nadrazi-pod-vetrusi-20150618.html.

LUKE, Allan. Beyond Science and Ideology Critique: Developments in Critical Discourse Analysis. *Annual Review of Applied Linguistics*. 2002, 2002(22), 96-110.

MAIER, Karel. Changing planning in the Czech Republic. In: *Spatial planning systems and practices in Europe*. London: Routledge, 2014, s. 215-235.

MÄRC, Vojtěch. Prostory očekávání. Socialistická architektura a politika budoucnosti. In: ROLLOVÁ, Veronika a Karolina JIRKALOVÁ, ed. *Budoucnost je skryta v přítomnosti/The Future is Hidden in the Present*. Praha: UMPRUM, 2022, s. 135-191.

- MARIĆ, Marija. "Architecture and The Real-Estate-Media Complex" [online, video]. In: HARVARD GSD. 2022, 4. 11. 2022 [cit. 2023-12-10]. Dostupné z: https://www.youtube.com/watch?v=6srm_ymfDOI&t=2831s.
- MARTIN, Jim.R. a David ROSE. *Working with Discourse: Meaning beyond the Clause*. London and New York: Continuum, 2003.
- MASSEY, Doreen. *A Global Sense of Place: Space, Place, and Gender*. University of Minnesota Press, 1994.
- MASSEY, Doreen. *Spatial Divisions of Labour: Social structures and the geography of production*. 2nd ed. Basingstoke: Macmillan, 1995.
- MATERN, Antje. Reproduktionen städtischer Räume durch (technische) Infrastrukturen. In: FLITNER, Michael, Julia LOSSAU a Anna-Lisa MÜLLER, ed. *Infrastrukturen der Stadt*. Springer VS Wiesbaden, 2017, s. 23-43.
- MAU, Søren. *Mute Compulsion*. New York: Verso, 2023.
- MAY, Jon a Nigel THRIFT. *Timespace: Geographies of temporality*. London: Routledge, 2001.
- MBEMBE, Achille. *On the Postcolony*. Berkeley and Los Angeles, California: UC Press, 2001.
- MEAD, Margaret. *The World Ahead: An Anthropologist Anticipates the Future*. Berghahn Books, 2005.
- MENDES, Carmen Amado, ed. *China's New Silk Road An Emerging World Order*. Abingdon and New York: Routledge, 2018.
- METZE, Tamara. Framing the future of fracking: discursive lock-in or energy degrowth in the Netherlands?. *Journal of Cleaner Production*. Elsevier, 2018, 197(2), 1737-1745. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.04.158>.
- MILLS, Charles W. White time: The chronic injustice of ideal theory. *Du Bois Review*. 2014, 11(1), 27-42.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY (MDCR). *Nová politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) – základní informace* [online]. nedatováno. Dostupné také z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-\(TEN-T\)?returl=/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava/Transevropske-dopravni-site-(TEN-T)?returl=/Dokumenty/Strategie/TEN-T-a-dalsi-doprava).

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY (MDCR). Nové infocentrum v Ústí nad Labem lidem přiblíží vysokorychlostní trať do Drážďan. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Nove-infocentrum-v-Usti-nad-Labem-lidem-priblizi-v>.

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY (MDCR). Merkelová v Praze podpořila výstavbu vysokorychlostní trati Praha - Drážďany. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2016 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Merkelova-v-Praze-podporila-vystavbu-vysokorychlos>.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR (MMR). Studie rozvoje Česko-Saského příhraničí [online]. Praha: Ústav územního rozvoje, ©2013 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://mmr.gov.cz/MMR/media/MMR_MediaLib/%C3%9Azemn%C3%AD%20a%20bytov%C3%A1%20politika/%C3%9Azemn%C3%AD%20pl%C3%A1nov%C3%A1n%C3%AD/pracovn%C3%AD%20skupiny/Cesko-Sasko-studie.pdf.

MITCHELL, Timothy. *Economentality: How the Future Entered Government. Critical Inquiry: Around 1948: Interdisciplinary Approaches to Global Transformation*. The University of Chicago Press, 2014, 40(4), 479-507.

MITROPOULOS, Angela. *Contract and Contagion: From Biopolitics to Oikonomia*. Minor Compositions, 2012.

MORFINO, Vittorio a Peter THOMAS, ed. *The Government of Time: Theories of Plural Temporality In The Marxist Tradition*. Leiden/Boston: Brill, 2018.

MONGIN, Olivier. *Urbánní situace*. Praha: Karolinum, 2017.

MRÁZEK, Rudolf. *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*. Princeton and Oxford: Princeton University Press, 2002.

MUSIL, Jan. *Střekov na kolejích. Stop Tunelům* [online]. 2023 [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: <https://www.stoptunelum.cz/novinky/strekov-na-kolejich.html>.

NAWRATEK, Krzysztof. *City as a Political Idea: Citizenship, Sovereignty and Politics*. University of Plymouth Press, 2011.

NÁDOBA, Jiří. „Jeden z největších zákonů v tomto období.“ Novela o snazším záboru prošla. *Seznam zprávy* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-prosla-rychlou-novela-o-snazsim-zaboru-pozemku-pro-dalnice-a-tezbu-239318>.

NEDEJ SE!. *VRT krajinou*. In: Česká televize [online, video]. 2021 [cit. 2023-12-29]. Dostupné také z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/222562248410006/>.

NEVOLA, Jan a Filip ČERVINKA. VRT je moderním systémem který jde s dobou. *Dopravadnes.cz: měsíčník pro dopravu a logistiku*. 2022, březen 2022, 20-21.

NGUYEN, Dan T. The Spatialization of Metric Time: The Conquest of Land and Labour in Europe and the United States. *Time & Society*. 1992, 1(1), 29-50. <https://doi.org/10.1177/0961463X92001001004>.

NIEWÖHNER, Jörg, ed. Infrastructures of Society, Anthropology of. In: , Wright, James D., ed. *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences (2nd edition)*. Elsevier, 2015, s. 119–125.

NOVOTNÝ, Jan M. *Slabikář národního hospodářství a finanční vědy*. Praha: Melantrich, 1941.

OGLE, Vanessa. *The Global Transformation of Time: 1870-1950*. Harvard University Press, 2015.

OLŠÁKOVÁ, Doubravka a JANÁČ, Jiří. *Kult jednoty: stalinský plán přetvoření přírody v Československu 1948-1964. Šťastné zítřky (Academia)*. Praha: Academia, 2018.

OOMEN, Jeroen, Jesse HOFFMAN a Maarten A. HAJER. Techniques of futuring: On how imagined futures become socially performative. *European Journal of Social Theory*. 2022, 25(2), 252-270. <https://doi.org/10.1177/1368431020988826>.

OPITZ, Sven a Ute TELLMANN. Europe as Infrastructure: Networking the Operative Community. *South Atlantic Quarterly*. 2015, 114(1), 171–190.

OSBORNE, Peter. The Politics of Time. *Radical Philosophy*. 1994, Autumn 1994(48), 3-9.

OSBORNE, Peter. *The Politics of Time: Modernity and Avant-Garde*. London/New York: Verso, 1995.

OSBORNE, Peter. Marx and the philosophy of time. *Radical Philosophy*. 2008, Jan/Feb 2008(147), 15-22.

OV KSČM ÚSTÍ NAD LABEM (OV KSČM ÚNL). *Volební zpravodaj* [online]. Ústí nad Labem: OV KSČM Ústí nad Labem, 2022 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://webmium.blob.core.windows.net/users/109550/assets/b371c889e91156afab0e6b3baa36946c/volebnizpravodaj2022.pdf>.

PAINTER, Joe a A. JEFFREY. *Political geography: an introduction to space and power*. 2nd ed. SAGE Publications, 2009.

PARK, Lisa. *Infrastructure and Affect*. Online. Technosphere Magazine. 2016. Dostupné z: <https://technosphere-magazine.hkw.de/p/Infrastructure-and-Affect-87QTfwD1o1XJ9n6dRaYRR2>. [cit. 2023-12-30].

PAVEC, Michal. Nepostaví ani garáž. Obec pod Řípem trpí kvůli supervlakům pro rok 2030. *Lidovky.cz* [online]. 2015 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://zdarsky.denik.cz/z-regionu/rychlodraha-nam-znici-zivot-stezuji-si-v-sazavce-20220228.html>.

PAVEC, Michal a Jiří SVOBODA. Nikdy jsme nebyli v přípravě vysokorychlostní tratě tak daleko. *Lidovky.cz* [online]. 2019 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/ceska-pozice/nikdy-jsme-nebyli-v-priprave-vysokorychlostni-trate-tak-daleko.A190613_190218_pozice-tema_lube.

PECHANOVÁ, Lenka. *Nádraží vysokorychlostní železnice Ústí nad Labem*. Liberec, 2015a. Diplomová práce. Technická univerzita v Liberci.

PECHANOVÁ, Lenka. Nádraží vysokorychlostní železnice v Ústí nad Labem. *Vysokorychlostní železnice* [online]. 2015b [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/nadrazi-vysokorychlostni-zeleznice-usti-nad-labem/>.

PELIKÁN, Aleš. Ústí nad Labem nesouhlasí s parkovištěm pro kamióny. *Novinky.cz* [online]. 2012 [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/bydleni-usti-nad-labem-nesouhlasi-s-parkovistem-pro-kamiony-170375>.

PELS, Peter. Modern Times: Seven Steps toward an Anthropology of the Future. *Current Anthropology*. 2015, 56(6), 779–796.

PETERMANN, Tomáš. *Ústí nad Labem/Panská ulice - rehabilitace městské třídy*. Liberec, 2013. Diplomová práce. Technická Univerzita v Liberci.

PHILLIPS, Rasheedah. Counter Clockwise: Unmapping Black Temporalities from Greenwich Mean Timelines. *The Funambulist* [online]. 2021, 2021(36), none [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://thefunambulist.net/magazine/they-have-clocks-we-have-time/counter-clockwise-unmapping-black-temporalities-from-greenwich-mean-timelines>.

PINK, Sarah a Juan Francisco SALAZAR. *Anthropologies and futures: Setting the agenda*. In: SALAZAR, J. F., S. PINK, A. IRVING a J. SJÖBERG, ed. *Anthropologies and Futures: Researching Emerging and Uncertain Worlds*. London: Bloomsbury, 2017, s. 3-22.

PIRÁTI ÚSTECKÝ KRAJ (PIRÁTI ÚK). *Podporujeme vysokorychlostní trať a terminál VRT v centru Ústí nad Labem*. Online, video. 2021a. Dostupné z: Facebook, [podporujemevrtuistikraj](#). [cit. 2023-12-22].

PIRÁTI ÚSTECKÝ KRAJ (PIRÁTI ÚK). *MIMOŘÁDNÉ ZASTUPITELSTVO 22. 3. trvalo 10 hodin*. Online. 2021b. Dostupné z: Facebook, [mimořadnezasupitelstvotrvalo+éhodin](#). [cit. 2023-12-22].

PIRÁTI ÚSTECKÝ KRAJ (PIRÁTI ÚK) [@Piráti Ústecký kraj]. *Pro Piráty a novou vládu je vysokorychlostní vlaková trať (VRT) prioritou*. Online. 2021c. Dostupné z: Facebook, [propiráty a novou vládu prioritavrt](#). [cit. 2023-12-22].

PIRÁTI ÚSTECKÝ KRAJ (PIRÁTI ÚK) [@Piráti Ústecký kraj]. *Jiří Baudis: Vysokorychlostní trať v Ústeckém kraji ano. Ale ne za stávajících podmínek*. Online. 2021d. Dostupné z: Facebook, [anoeneeneepodnímnek](#). [cit. 2023-12-22].

PÍŠA, Jan a Kristýna RYBOVÁ. Vysokorychlostní tratí směrem k rozvoji regionu? *Geografické rozhledy*. 2021, 31(2), 30-33.

PLAVECKÝ, Radek. *Obce se bouří proti plánované vysokorychlostní trati*. *Novinky.cz* [online]. 2021 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-obce-se-bouri-proti-planovane-vysokorychlostni-trati-40357733> .

PLETS, Gertjan. Promising pipelines and hydrocarbon nationalism. *Social Anthropology/Anthropologie sociale*. 2020, 28(4), 843-861.

POLAK, Fred L. *Prognostics : a science in the making surveys and creates the future*. Amsterdam [u.a.]: Elsevier, 1971.

- POSPÍŠIL, Petr. *Investiční strategie Global Gateway: Brána EU do světa* [Online]. 2022 [cit. 2023-11-30]. In: Euroskop. Dostupné z: <https://euroskop.cz/2022/01/03/investicni-strategie-global-gateway-brana-eu-do-sveta/>.
- POSTONE, Moishe. *Time, Labor, and Social Domination*. Cambridge University Press, 1993.
- POVOROZNYUK, Olga a Peter SCHWEITZER. What difference does a railroad make? In: ZIKER, John P., Jenanne FERGUSON a Vladimír DAVYDOV, ed. *The Siberian World*. Routledge, 2023, s. 364-377.
- PRATT, Mary Louise. Modernity and Periphery: Toward a Global and Relational Analysis. In: MUDIMBE-BOYI, Elisabeth, ed. *Beyond Dichotomies: Histories, Identities, Cultures, and the Challenge of Globalization*. New York: State University of New York Press, 2002, s. 21–47.
- PRATT, Mary Louise. *Planetary Longings*. Duke University Press, 2022.
- PROHLÁŠENÍ OBCÍ. *Prohlášení obcí ke dni 25.1.2023* [online, pdf]. Chodouny, 2021. Dostupné také z: https://piratiuk.cz/wp-content/uploads/2021/02/zastupitele-UK_20210127_062953.pdf.
- PRO!ÚSTÍ. Vizionáři versus údržbáři. PRO!Ústí [online]. 2015 [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: <https://prousti.cz/vizionari-versus-udrzbari/>.
- PUN, Ngai a Peier CHEN. Confronting global infrastructural capitalism: the triple logic of the 'vanguard' and its inevitable spatial and class contradictions in China's high-speed rail program,. *Cultural Studies*. 2023, 37(6), 872-893.
- PŮTOVÁ, Barbora. Similarities and Connections between Postsocialism and Postcolonialism: Analysis of Postsocialist and Postcolonial Countries. *Anthropologia integra*. 2016, 7(1), 61-68.
- RABINOW, Paul. *French Modern: Norms and Forms of the Social Environment*. Chicago: University of Chicago Press, 1989.
- REID, Herbert G.. American Social Science in the Politics of Time and the Crisis of Technocorporate Society: Toward a Critical Phenomenology. *Politics & Society*. 1973, 3(2), 201-243.
- REILLY, Kate H. a Jan F. ADAMOWSKI. Spatial and temporal scale framing of a decision on the future of the Mactaquac Dam in New Brunswick, Canada. *Ecology and Society* [online]. 2017, 22(3) [cit. 2023-12-09]. Dostupné z: doi: <https://doi.org/10.5751/ES-09535-220321>.

RE-VIZE ÚSTÍ. *Re-vize Ústí 01: Vysokorychlostní trať* [online, video]. In: Veřejný sál Hraničář. 2018, 24. 1. 2018[cit. 2023-12-10]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=Z95hfPkSV1c>.

RIFKIN, Mark. *Beyond Settler Time: Temporal Sovereignty and Indigenous Self-Determination*. Duke University Press, 2017.

RIETVELD, Piet a Frank BRUINSMA. *Is Transport Infrastructure Effective?: Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Berlin: Springer, 1998.

RINGEL, Felix. Post-industrial times and the unexpected: endurance and sustainability in Germany's fastest-shrinking city. *Journal of the Royal Anthropological Institute: Doubt, Conflict, Mediation: The Anthropology of Modern Time*. John Wiley & Sons, 2014, 20(S1), 52-70.

RINGEL, Felix. *Back to the Postindustrial Future: An Ethnography of Germany's Fastest Shrinking City*. Berghahn Books, 2018.

RINGEL, Felix. The time of post-socialism: On the future of an anthropological concept. *Critique of Anthropology*. 2022, 42(2), 191-208.

RODGERS, Dennis a Bruce O'NEILL. Infrastructural violence: Introduction to the special issue. *Ethnography*. 2012, 13(4), 401-412.

ROSLER, Martha. *Culture Class*. Sternberg Press, 2013.

ROTH, Ralf a Paul VAN HEESVELDE. Part 1: Some General Assumptions on the Topic. In:

ROTH, Ralf a Paul VAN HEESVELDE. *The City and the Railway in the World from the Nineteenth Century to the Present*. Routledge, 2022, s. 1-5.

RUTZ, Henry J., ed. *The Politics of Time*. American Anthropological Association, 1992.

ŘEZŇÍKOVÁ, Lenka, ed. Sociální čas a jeho reprezentace ve výkonové společnosti 19. století: liberalizace - monetizace - diferenciaci. In: HRDINA, M., K. PIORECKÁ a E. BENDOVI. *Pochopit vteřinu. Prožívání času v české kultuře 19. století*. Praha: Academia, 2019, s. 24-37.

SAADOUNI, Štěpánka. Strach z budoucnosti: Rychlodráha nám zničí život, stěžují si ve vsi na Vysočině. *Žďárský deník* [online]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://zdarsky.denik.cz/z-regionu/rychlodraha-nam-znici-zivot-stezuji-si-v-sazavce-20220228.html>.

SAMEC, Tomáš a Petr GIBAS. Urban Political Ecology of Worth and Value: Enacting Allotments in Media Discourse. *Space and Culture*. 2021, 24(1), 170-183.

SASSEN, Saskia. Spatialities and Temporalities of the Global: Elements for a Theorization. *Public culture*. Duke University Press, 2000, 12(1), 215-232.

SAUNDERS, Peter. *Social Theory and the Urban Question*. 2nd ed. Hutchinson Education, 1986.

SAXER, Martin a Ruben ANDERSSON. The return of remoteness: insecurity, isolation and connectivity in the new world disorder. *Social Anthropology/ Anthropologie Sociale*. 2019, 27(2), 140-155.

SEZNAM ZPRÁVY. Ústecký podnikatel představil alternativní trasu rychlodráhy přes Ústecký kraj. *Seznam zprávy* [online]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/regiony-zpravy-ustecky-kraj-ustecky-podnikatel-predstavil-alternativni-trasu-rychlodrahy-pres-ustecky-kraj-213346>.

SHABTAY, Talia. The Art and the Politics of The Forgotten Space. *Oxford Art Journal*. 2015, 38(2), 263–282.

SHAH, Sarah. Violence in the pipeline: Indigenous resistance to oil transport infrastructure. In: *The Architectural Review* [online]. 2022 [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.architectural-review.com/essays/violence-in-the-pipeline-indigenous-resistance-to-oil-transport-infrastructure>.

SCHINDLER, Seth a J. Miguel KANAI. Getting the territory right: infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies. *Regional Studies*. 2021, 55(1), 40-51. <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1661984>.

SCHIPPER, Frank a Johan SCHOT. Infrastructural Europeanism, or the project of building Europe on infrastructures: an introduction. *History and Technology*. 2011, 27(3), 245-264.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. 2014 ed. University of California Press, 2014.

SCHROER, Markus. Spatial Theories/Social Construction of Spaces. In: ORUM, Anthony M., ed. *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies* [online]. John Wiley & Sons, 2018 [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/9781118568446.eurs0313>.

SIEMIATYCKI, Matti, Theresa ENRIGHT a Mariana VALVERDE. The gendered production of infrastructure. *Progress in Human Geography*. 2020, 44(2), 297-314.

- SIMONE, AbdouMaliq. Afterword: Come on out, you're surrounded: The between of infrastructure. *City*. 2015, 19(2-3), 375-383.
- SIMONE, AbdouMaliq. Ritornello: "People as Infrastructure." *Urban geography*. 2021, 42(9), 1341-1348. <https://doi.org/10.1080/02723638.2021.1894397>.
- SIMON, Zoltán B. a Marek TAMM. Historical Futures. *History and Theory*. 2021, 60(1), 3-22.
- SKILLINGTON, Tracey. The City as Text: Constructing Dublin's Identity Through Discourse on Transportation and Urban Re-Development in the Press. *The British Journal of Sociology*. 1998, 49(3), 456-473.
- SKOUPÁ, Adéla a Opher BRAYER. Udělám z Ústecka Silicon Valley, říká izraelský expert na talenty. Mění školy, plánuje také internát pro nejtalentovanější děti. *Hospodářské noviny* [online]. 2018 [cit. 2023-12-14]. Dostupné z: <https://archiv.hn.cz/c1-66159360-izraelsky-expert-na-talent-vidi-v-ustecku-obdobu-silicon-valley-zatim-meni-skoly>.
- SMETS, Marcel a Kelly SHANNON. *The Landscape of Contemporary Infrastructure*. Rotterdam: nai010, 2010.
- SMYČKA, Václav. Produkce modernity a časový hiát. In: HRDINA, M., K. PIORECKÁ a E. BENDOVIÁ, ed. *Pochopit vteřinu. Prožívání času v české kultuře 19. století*. Praha: Academia, 2019, s. 7-23.
- SOCIÁLNÍ DEMOKRACIE. ČSSD chce urychlit budování vysokorychlostních železničních tratí. *Socdem.cz* [online]. 2013 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://socdem.cz/media/tiskove-zpravy/cssd-chce-urychlit-budovani-vysokorychlostnich-zeleznicnich-trati/>.
- SÖDERLUND, Jonas, Shankar SANKARAN a Christopher BIESENTHAL. The past and Present of Megaprojects. *Project Management Journal* [online]. 2017, 48(6), 5-16 [cit. 2023-11-27]. Dostupné z: doi:<https://doi.org/10.1177/875697281704800602>.
- SOJA, Edward. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London/New York: Verso, 1989.
- SOJA, Edward. *Seeking spatial justice*. Minneapolis/London: University of Minnesota Press, 2010.
- SOMMER, Vítězslav. Forecasting the Post-Socialist Future: Prognostika in Late Socialist Czechoslovakia, 1970– 1989. In: ANDERSSON, Jenny a Egle RINDZEVICIUTE, ed. *The*

Struggle for the Long- Term in Transnational Science and Politics: Forging the Future. London and New York: Routledge, 2015, s. 144–168.

SOMMER, Vítězslav, Matěj SPURNÝ a Jaromír MRŇKA. *Řídit socialismus jako firmu. Technokratické vládnutí v Československu, 1956–1989.* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2019.

SONORA. *SoNorA: South North Axis* [Online, brožura]. Jihočeský kraj, 2008. Dostupné také z: https://www.kraj-jihocesky.cz/sites/default/files/inline-files/Letak_SoNorA.pdf.

SPD ÚSTÍ NAD LABEM (SPD ÚNL) [@SPD Ústí nad Labem]. Zastupitelstvo 19. 12. 2022. Online. 2022. Dostupné z: Facebook, [vrtspdustirozpočet](#). [cit. 2023-12-29].

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ). *VRT Ústí nad Labem :: SPOLEČNĚ.* [Online]. 2021a. Dostupné z: <https://vrt-usti.cz/>. [cit. 2023-12-14].

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ) [@Společně Ústí nad Labem]. Podpořte petici za vysokorychlostní trať přes Ústí nad Labem-Západní nádraží. Online. 2021b. Dostupné z: Facebook, [podpořtepeticizaVRT](#). [cit. 2023-12-22].

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ) [@Společně Ústí nad Labem]. Hejtman nechal zřídit odbornou komisi pro vysokorychlostní trať v ústeckém kraji. online. 2021c. Dostupné z: Facebook, [Hejtmannechalzariditodbornoukomisy.hhm](#). [cit. 2023-12-22].

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM. Krajské město bez autobusového nádraží? *Společně Ústí nad Labem* [online]. 2022a [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://spolecne-usti.cz/cs/clanek/krajske-mesto-bez-autobusoveho-nadrazi-7E4FBd>.

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ). *Společně Ústí nad Labem* [online]. 2022b [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://spolecne-usti.cz/cs/uvod>.

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ) [@Společně Ústí nad Labem]. *Jak jistě víte, vysokorychlostní tratí se zabýváme dlouhodobě.* Online. 2022c. Dostupné z: Facebook, [odkazblogvrtustinadlabem](#). [cit. 2023-12-22].

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ). *Náš program* [online]. 2022d [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://spolecne-usti.cz/cs/program>.

SPOLEČNĚ ÚSTÍ NAD LABEM (SPOLEČNĚ) [@Společně Ústí nad Labem]. *Dnes jsme se v Ústí nad Labem mohli podívat do budoucnosti*. Online. 2022e. Dostupné z: Facebook, [tgvdobudoucnostiusti](#). [cit. 2023-12-22].

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). VRT Podřipsko. *Správa železnic* [online]. Nedatováno-a [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/podripsko>.

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). VRT Poohří. *Správa železnic* [online]. Nedatováno-b [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/poohri>.

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). Krušnohorský tunel. *Správa železnic* [online]. Nedatováno-c [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/krusnohorsky-tunel>.

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). VRT Středohorský tunel. *Správa železnic* [online]. Nedatováno-d [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/stredohorsky-tunel>.

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany. *Správa železnic* [online]. Nedatováno-d [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/vrt/praha-usti-nad-labem-drazdany>.

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). Správa železnic uzavřela smlouvu se SNCF o pronájmu presentační jednotky TGV, tisková zpráva [online]. Praha/Paříž, 23. května 2022 [cit. 2023-10-12]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznice.cz/documents/50004227/147857597/tiskov%C3%A1+zpr%C3%A1va+ke+sta%C5%BEn%C3%AD.pdf/0b3a59ac-a0f3-4916-b8b7-0abc6df0f432?version=1.0>.

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). *Nový VRTmobil vyráží do regionů propagovat přípravu vysokorychlostních tratí*. Online. Správa Železnic. 2023a. [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: [VRTmobilSprava železnic](#).

SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ). *Vlakem do budoucnosti: Co přinese vysokorychlostní železnice České republiky*. Ministerstvo dopravy České republiky, 2023b. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Vysokorychlostni-trate-\(VRT\)/Vlakem-do-budoucnosti/Brozura_CZ.pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Vysokorychlostni-trate-(VRT)/Vlakem-do-budoucnosti/Brozura_CZ.pdf.aspx).

SPURNÝ, Matěj. Mezi vědou a politikou. Ekologie za socialismu a kapitalismu (1975-1995). In: KOPEČEK, Michal, ed. *Architekti dlouhé změny: Expertní kořeny postsocialismu (1980 – 1995)*. Praha: Argo, Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav pro soudobé dějiny AV ČR, 2019, s. 267-313.

STAR, Susan L. The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*. 1999, 43(3), 377-391. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>.

STAROSTOVÉ A NEZÁVISLÍ (STAN). V krajském zastupitelstvu hájí STAN stále veřejný zájem. Tentokrát v dopravě, říká Filip Ušák. *Starostové a nezávislí* [online]. 2021 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://www.starostove-nezavisli.cz/regiony/ustecky-kraj/aktuality/v-krajskem-zastupitelstvu-haji-stan-stale-verejny-zajem-tentokrat-v-doprave-rika-filip-usak>.

STAROSTOVÉ A NEZÁVISLÍ ÚSTECKÝ KRAJ (STAN UK) [@Starostové a nezávislí Ústecký kraj]. *Vysokorychlostní železnice se zastávkou v Ústí nad Labem – to je důležitý předpoklad rozvoje našeho kraje*. Online. 2020. Dostupné z: Facebook, [důležitý předpoklad](#). [cit. 2023-12-22].

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, ©2012 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/dopravni-portal/generel-udrzitelne-dopravy/>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Zápis z 18. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem konaného dne 5. 12. 2013 od 16,00 hodin v zasedací místnosti Magistrátu města Ústí nad Labem [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2013 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/sprava-mesta/mesto-jeho-organy/zastupitelstvo-mesta/zapisy-z-jednani-zm.html?page=2>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Zápis z 21. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem konaného dne 1. 9. 2014 [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2014a [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/sprava-mesta/mesto-jeho-organy/zastupitelstvo-mesta/zapisy-z-jednani-zm.html?page=2>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 2. zasedání ZM - 16. 12. 2014 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2014b [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <http://youtu.be/mzk81AYZ6VA>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM UNL). Tisková zpráva z Rady města Ústí nad Labem 2. 12. 2014. In. Ústí nad Labem [online]. 2014c [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/seznamy-zprav/tiskove-zpravy/tiskova-zprava-z-rada-mesta-usti-nad-labem-2-12-2014.html>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 5. zasedání ZM (1. část) - 24. 6. 2015 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2015a [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://youtu.be/v9ZdI3qrAdo>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2015-2020 [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, ©2015b [cit. 2023-11-03].

Dostupné z:

https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/unl_strategie_final.pdf.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Zpráva o uplatňování územního plánu Ústí nad Labem v uplynulém období, ©2015c [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://mapy.usti-nad-labem.cz/PRILOHY/OUP_WEB_VEREJNOST/zprava_ouplatnovani.pdf.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL) Příloha č. 2 Zprávy o uplatňování ÚPÚL - Požadavky dotčených orgánů a krajského úřadu, podněty sousedních obcí, ©2015d [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://www.usti.cz/files/upul/nzpp_p2_schvaleno.pdf.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 6. zasedání ZM (2. část) - 23. 9. 2015 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2015e [cit. 2023-11-03].

Dostupné z: <https://youtu.be/MtuIZvavRv4>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 7. zasedání ZM - 2. 12. 2015 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2015f [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://youtu.be/w1Tt1KsrF2M>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 11. zasedání ZM - 30. 5. 2016 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2016 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://youtu.be/Whf0L8D-KvQ>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2021-2030 [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, ©2020a [cit. 2023-11-03].

Dostupné z: https://www.usti.cz/files/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/strategie-rozvoje-mesta-unl_20210401.pdf.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Zpráva o uplatňování územního plánu Ústí nad Labem v uplynulém období leden 2016 – září 2020 [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, ©2020b [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://mapy.usti-nad-labem.cz/PRILOHY/OUP_WEB_VEREJNOST/2021_zprava_ouplatnovani.pdf.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, ©2020c [cit. 2023-11-03].

Dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/plan-udrzitelne-mestske-mobility-mesta-usti-nad-labem-2020.pdf.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 25. zasedání ZM - 20. 12. 2021 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2021 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://youtu.be/O3pHySEnIys>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 26. zasedání ZM - 7. 2. 2022 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2022a [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://youtu.be/ibdrmRjhtiY>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). 29. zasedání ZM - 16. 5. 2022 [online, video]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2022b [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://youtu.be/bXyOkF9TDEM>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Zápis z 3. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem, dne 19. 12. 2022 [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, 2022c [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/sprava-mesta/mesto-jeho-organy/zastupitelstvo-mesta/zapisy-z-jednani-zm.html>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Zadání územního plánu Ústí nad Labem s prvky regulačního plánu [online]. Ústí nad Labem: Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor územního plánování a stavebního řádu, 2022d [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/sprava-mesta/magistrat/odbory-oddeleni/odbor-uzemniho-planovani-stavebniho-radu/novy-uzemni-plan-mesta-usti-nad-labem.html>.

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM (SM ÚNL). Vysokorychlostní trať v Ústí nad Labem. Ústí nad Labem [online]. 2022 [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/vysokorychlostni-trat-usti-nad-labem.html>.

STEFFESTUN, Theresa a Walter O. ÖTSCH. Economization: The (re-)organization of knowledge and ignorance according to 'the market'. *Ephemera*. 2023, 23(1), 133-159.

STEINBERG, Marc W. The Talk and Back Talk of Collective Action: A Dialogic Analysis of Repertoires of Discourse among Nineteenth-Century English Cotton Spinners. *American Journal of Sociology*. 1999, 105(3), 736-780.

STOLER, Ann Laura. *Duress: Imperial Durabilities in Our Times*. Durham and London: Duke University Press, 2016.

STOP TUNELŮM (ST). Územní plán. *Stop tunelům* [online]. nedatováno [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.stoptunelum.cz/uzemni-plan.html>.

STOP TUNELŮM. Přehled návrhu na soudní zrušení územního plánu Ústí nad Labem. In: Stop tunelům [online]. 2012 [cit. 2023-12-29]. Dostupné z: https://www.stoptunelum.cz/doc/tiskova-zprava-2012_05_14-priloha-navrh-na-zruseni.pdf.

STRAVA, Christiana. In the Time of Megaprojects: Classed Temporal Scales along a Moroccan Highspeed-Rail Corridor. *Ethnos* [online]. 2023, (Ahead of Print), 1-22 [cit. 2023-12-11]. Dostupné z: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00141844.2023.2240538>.

SŮRA, Jan. ŠZDC dostala pokutu za dělení zakázky na vysokorychlostní tratě, ani se neodvolala. *Zdopravy.cz* [online]. 2018 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/szdc-dostala-pokutu-za-deleni-zakazky-na-vysokorychlostni-trate-ani-se-neodvolala-12338/>.

SŮRA, Jan. Na prezentaci TGV přispěli na žádost Správy železnic její dodavatelé. In: *Zdopravy.cz* [online]. 2022 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/na-prezentaci-tgv-se-slozili-na-zadost-spravy-zeleznic-jeji-dodavatele-115618/>.

SWYNGEDOUW, Erik, Frank MOULAERT a Arantxa RODRIGUEZ. Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode*. 2014, 34(3), 542-577.

ŠANCE PRO CHLUMEC. VRT v Chlumci nechceme. *Šance pro Chlumec* [online]. 2022 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://www.sanceprochlumec.cz/vrt>.

ŠITERA, Daniel. *Europeanization and the State in Central and Eastern Europe: Political Economy of European Structural Funds*. Praha, 2021. Disertační práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Ústav politologie.

ŠITERA, Daniel. Západ neexistuje! Polský hospodářský zázrak a český ekonomický zmar jsou dvěma honbami za jednou iluzí. *A2larm* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://a2larm.cz/2023/07/zapad-neexistuje-polsky-hospodarsky-zazrak-a-cesky-ekonomicky-zmar-jsou-dvema-honbami-za-jednou-iluzi/>.

ŠLEGR, Petr. Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP): Konference Vysokorychlostní železnice – důvody a přínosy: Česká republika zaspala. In: *Ekolist.cz* [online]. 2011 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/konference-vysokorychlostni-zeleznic-duvody-a-prinosy-ceska-republika-zaspala?all_ids=1.

ŠRUBAŘ, Ilja. Longue durée, cyklicita a sociální transformace. *Sociologický časopis*. 2001, roč. 37, č. 2, s. 149-159.

ŠTĚPÁNEK, Vít. V Polsku se staví rychlodráhy nebo centrální letiště ostošest. Česko spí. *Novinky.cz* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z:

<https://www.novinky.cz/clanek/zahranicni-evropa-v-polsku-se-stavi-rychlodrahy-nebo-centralni-letiste-ostosest-cesko-spi-40439534>.

ŠUBRT, Jan. *Čas a společnost: k otázce temporalizované sociologie*. Praha: ISV, 2002.

ŠUBRT, Jan. *The Sociology of Time: A Critical Overview*. Palgrave Macmillan, 2021.

ŠUJAN, Kristián. Ledy se pohnuly, město hledá lokalitu pro autobusové nádraží. *Ústecký deník.cz* [online]. 2015 [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: https://ustecky.denik.cz/zpravy_region/ledy-se-pohnuly-mesto-hleda-lokalitu-pro-autobusove-nadrazi-20150929.html.

TECHLOVSKÝ, Petr [@Petr Techlovský]. *Jak chcete rozvíjet města, když se územní plány měst budou menit každé 2 či 3 roky?*. Online. 2021. Dostupné z: Facebook, [TECHLOVSKYfBsunl](https://www.facebook.com/TECHLOVSKYfBsunl/). [cit. 2023-12-22].

TENNANT, Callum. The high-speed railway that's uncoupling the Baltic states from Russia and their Soviet past. *Euronews.next* [online]. 2023 [cit. 2023-12-13]. Dostupné z: <https://www.euronews.com/next/2023/09/16/the-high-speed-railway-thats-uncoupling-the-baltic-states-from-russia-and-their-soviet-pas>.

THOMPSON, Edward P. Time Work-discipline, and industrial capitalism. *Past & Present*. 1967, 38(1), 56–97.

TORRES, Felipe. *Temporal Regimes: Materiality, Politics, Technology*. London: Routledge, 2021.

TLAMKOVÁ, Anna. Městské inženýrství a role městského inženýra. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Městské inženýrství nejen pro městské inženýry*. Praha. INFORMAČNÍ CENTRUM ČKAIT, s.r.o.: ČKAIT, 2022, s. 11-21.

TRECKER, Max. *Red Money for the Global South: East–South Economic Relations in the Cold War*. New York: Routledge, 2020.

TRUSCELLO, Michael. *Infrastructural Brutalism: Art and the Necropolitics of Infrastructure*. MIT Press, 2020.

TSING, Anna Lowenhaupt. Inside the Economy of Appearances. *Public Culture*. 2000, 12(1), 115-144.

TSING, Anna Lowenhaupt. *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton University Press, 2004.

TUTTON, Richard. Wicked futures: Meaning, matter and the sociology of the future. *The Sociological Review*. 2017, 65(3), 478-492.

TUVIKENE, Tauri, Wladimir SGIBNEV, Daniela ZUPAN, Deana JOVANOVIĆ a Carola S. NEUGEBAUER. Post-socialist infrastructuring. *Area*. 2019, 52(3), 575-582.
<https://doi.org/10.1111/area.12590>.

ULLBERG, Susann B. Water Works: Megaprojects and Timescaling in Peru. *Ethnos* [online]. Routledge, 2023, (Ahead of print), 1-21 [cit. 2023-12-15]. Dostupné z: doi:10.1080/00141844.2023.2240540.

ULLBERG, Suzann Baez, Gabriella KÖRLING a Cristiana STRAVA. Making Megaprojects: The Practices and Politics of Scale-Making. *Ethnos* [online]. Routledge, 2023, (Ahead of Print), 1-10 [cit. 2023-12-04]. Dostupné z: doi:<https://doi.org/10.1080/00141844.2023.2241657>.

ULRICHOVÁ, Milena. Úvodní slovo. In: *Ústí nad Labem: Středisko průmyslu, tepna dopravy a brána do ráje přírodních krás*. Brno: Národohospodářská propagace Československa v Praze, 1947, s. 3-3.

UREÑA, José M., Philippe MENERAULT a Maddi GARMENDIA. The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective. *Cities*. 2009, 26(5), 266-279.

ÚSTECKÉ FÓRUM OBČANŮ (UFO). Volební program 2022 – 2026. Víme jak na to!. Bezpečné Ústí. *Ústecké fórum občanů* [online]. 2022 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: <https://www.ufo-usti.cz/program/>.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). ICE055P2 - SoNorA: Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj [online]. Ústí nad Labem: Zastupitelstvo Ústeckého kraje, ©2010b [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1661903.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje [online]. Ústí nad Labem: Zastupitelstvo Ústeckého kraje, ©2011a [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1663671.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na udržitelný rozvoj území. Ústí nad Labem: Zastupitelstvo Ústeckého kraje, ©2011b.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Ministři představili v Ústí nad Labem studii vysokorychlostní tratě. Ústecký kraj [online]. 2016a [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/ministri-predstavili-v-usti-nad-labem-studii-vysokorychlostni-trate/d-1699375>.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017 - 2021 [online]. Ústí nad Labem: Krajský úřad, Odbor dopravy a silničního hospodářství, ©2016b. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1702363.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 [online]. Ústí nad Labem: Odbor regionálního rozvoje, ©2018a [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/flipbook/strategie_rozvoje_usteckeho_kraje/mobile/index.html.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027: Návrhová část strategie [online]. Ústí nad Labem: Odbor regionálního rozvoje, ©2018b [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1748711.

ÚSTECKÝ KRAJ (ÚK). Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022 - 2026 [online]. Ústí nad Labem: Krajský úřad, Odbor dopravy a silničního hospodářství, ©2020. Dostupné z: https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1762508.

UŠÁK, Filip. Aby se neopakovala historie stavby dálnice D8. [online]. 2020, 2020 [cit. 2023-12-22]. Dostupné z: [abyseneopakovalatralalalakrajmusipostavit](https://www.abyseneopakovalatralalalakrajmusipostavit).

VAN LAAK, Dirk. Infra-Strukturgeschichte. *Geschichte und Gesellschaft*. 2001, 27(3), 367-393.

VAN LAAK, Dirk. *Imperiale Infrastruktur: Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*. Brill/Schöningh, 2004.

VAN LAAK, Dirk. Infrastructures. In: *Docupedia-Zeitgeschichte* [online]. 2021 [cit. 2023-11-29]. Dostupné z: https://docupedia.de/zg/Laak_infrastructures_v1_en_2021.

VAN LENTE, Harro a Arie RIP. Chapter 7. Expectations in Technological Developments: An Example of Prospective Structures to be Filled in by Agency. In: DISCO, Cornelis a Barend VAN DER MEULEN. *Getting New Technologies Together: Studies in Making Sociotechnical Order*. De Gruyter, 1998, s. 203-230.

VAN MARREWIJK, Alfons. The Multivocality of Symbols: A Longitudinal Study of the Symbolic Dimensions of the High-Speed Train Megaproject (1995–2015). *Project Management Journal*. 2017, 48(6), 47-59. <https://doi.org/10.1177/875697281704800605>.

VERBONG, Geert a Erik van der VLEUTEN. Under construction: material integration of the Netherlands 1800–2000. *History and Technology*. 2004, 20(3), 205-226.

VEEBEL, Viljar, Raul MARKUS a Illimar PLOOM. EU-financed peripheral large-scale infrastructure projects and the White Elephant syndrome: The example of Rail Baltica. *Acta Oeconomica*. 2019, 69(1), 17-39.

- VERSTRAETE, Ginette. Railroading America. *Theory, Culture & Society*. 2002, 19(5-6), 145-159.
- VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (VČR). Strategický rámec Česká republika 2030 [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, © 2017 [cit. 2023-11-03]. Dostupné z: <https://www.cr2030.cz/strategie/> .
- VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (VČR). Vláda připravila novelu liniového zákona, která podpoří výstavbu páteří transevropské dopravní sítě. *Vláda České republiky* [online]. 2023 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://vlada.gov.cz/cz/media-centrum/aktualne/vlada-pripravila-novelu-liniového-zakona--ktera-podpori-vystavbu-paterni-transevropske-dopravni-site-203765/> .
- VLEUTEN, Erik Van der a Arne KAIJSER. *Networking Europe: Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850–2000*. Science History Publications, 2006.
- VOGT, Kristoffer CH. The post-industrial society: from utopia to ideology. *Work, Employment and Society*. 2016, 30(2), 366-376. <https://doi.org/10.1177/0950017015577911>.
- VON SCHNITZLER, Antina. TRAVELING TECHNOLOGIES: Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa. *Cultural Anthropology*. 2013, 28(4), 670-693. <https://doi.org/10.1111/cuan.12032>.
- VRT CHLUMCEM [@VRT Chlumcem]. *Varianty. To je oč tu běží*. Online. 2021a. Dostupné z: Facebook, [variantyvariantyvariantyvarianty](https://www.facebook.com/VRTChlumcem/). [cit. 2023-12-22].
- VRT CHLUMCEM [@VRT Chlumcem]. *TRANSPARENTNĚ - VEŘEJNĚ - FÉROVĚ*. Online. 2021b. Dostupné z: Facebook, [TRANSPARENTNĚ veřejně FÉROVĚ](https://www.facebook.com/VRTChlumcem/). [cit. 2023-12-22].
- VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE. Rychlá Spojení Ministerstva dopravy. *Vysokorychlostní železnice* [online]. Nedatováno [cit. 2023-12-20]. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/rychla-spojani-ministerstva-dopravy/>.
- WACHSMUTH, David. City as ideology. In: BRENNER, Neil, ed. *Implosions /Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: JOVIS Verlag, 2013, s. 353-371.
- WALLIS, George W. Chronopolitics: The Impact of Time Perspectives on the Dynamics of Change. *Social Forces*. Oxford: Oxford University Press, 1970, 49(1), 102-108.
- WARF, Barney a Santa ARIAS. *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*. Routledge, 2009.
- WEBER, Rachel. Extracting Value from the City: Neoliberalism and Urban Redevelopment. *Antipode*. 2002, 34(3), 519-540.

WHITE, Hayden V. *Tropika diskursu: kulturně kritické eseje*. Praha: Karolinum, 2010.

WIJK, Josef a Itay FISCHHENDLER. The construction of urgency discourse around mega-projects: the Israeli case. *Policy sciences*. 2017, 50(3), 469-494.

WITTE, Patrick, Frank VAN OORT, Bart WIEGMANS a Tejo SPIT. Capitalising on Spatiality in European Transport Corridors. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*. 2013, 104(4), 510–517.

WODAK, Ruth a Michael MEYER. *Methods of Critical Discourse Analysis*. Sage, 2001.

WUTHNOW, Robert. *Communities of Discourse: Ideology and Social Structure in the Reformation, the Enlightenment, and European Socialism*. Reissue edition. Harvard University Press, 1993.

ZAPLETAL, Stanislav. Vážení čtenáři, vážení návštěvníci veletrhu Czech Raildays. *Železniční magazín/Czech Raildays*. 2014, (speciální číslo), 2-2.

ZDOPRAVY.CZ. Nikdo s námi nejedná. Proti VRT už mluví i severočestí pěstitelé chmele a zeleniny. *Zdopravy.cz* [online]. 2021 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/nikdo-s-nami-nejedna-proti-vrt-uz-mluvi-i-severocesti-pestitele-chmele-a-zeleniny-79532/>.

ZIKMUNDOVÁ, Markéta. Obce nemohou stavět kvůli rychlovlakům, které jednou spojí Prahu s Brnem. *IDnes.cz* [online]. 2013 [cit. 2023-12-12]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/praha/zpravy/rychlodraha-z-prahy-do-brna.A130123_1880264_praha-zpravy_ab.

ZURKOWSKI, Andrzej. *High-Speed Rail in Poland: Advances and Perspectives*. CRC Press, 2018.

ŽAMBOCHOVÁ, Jitka. *Ústí nad Labem-Nové město*. Praha, 2017. Diplomová práce. FA ČVUT.

ŽAMBOCHOVÁ, Jitka. *Vize Ústička (brožura)*. Ústí nad Labem: Re-vize Ústí, 2018.

ŽÍT KRAJ. Spory o trasu vysokorychlostní dráhy nekončí. *Žít kraj*. 2021, roč. 2021, č. Březen/duben, s. 7.

8 Seznam zkratek:

EIA	Environmental Impact Assessment (posuzování vlivu na životní prostředí)
EU	Evropská unie
CEDOP	Centrum pro efektivní dopravu
FA ČVUT	Fakulta architektury, České vysoké učení technické
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
PUMM	Plán udržitelné městské mobility Ústí nad Labem
RS	Rychlá spojení
SM ÚNL	Statutární město Ústí nad Labem
SŽ	Správa železnic
TEN-T	Trans-European Transport Network
ÚK	Ústecký kraj
VČR	Vláda České republiky
VRT	Vysokorychlostní trať
ZÚR	Zásady územního rozvoje

Přílohy

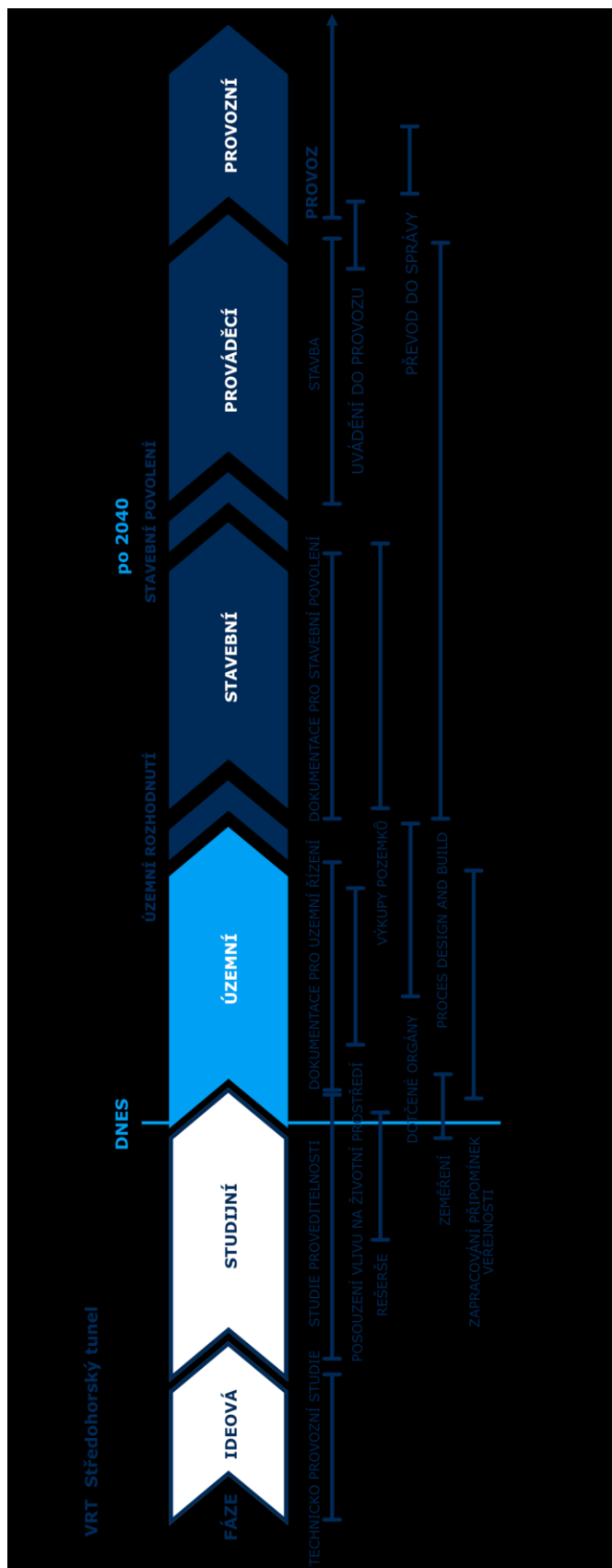


Obr. 1.: TGV v Ústí nad Labem. Součástí prezentačního programu byla také možnost se (po čekání v dlouhé frontě) vyfotit u „čumáku“ prezentační jednotky TGV PSE, případně si prohlédnout její interiér. Zdroj: Archiv autora.

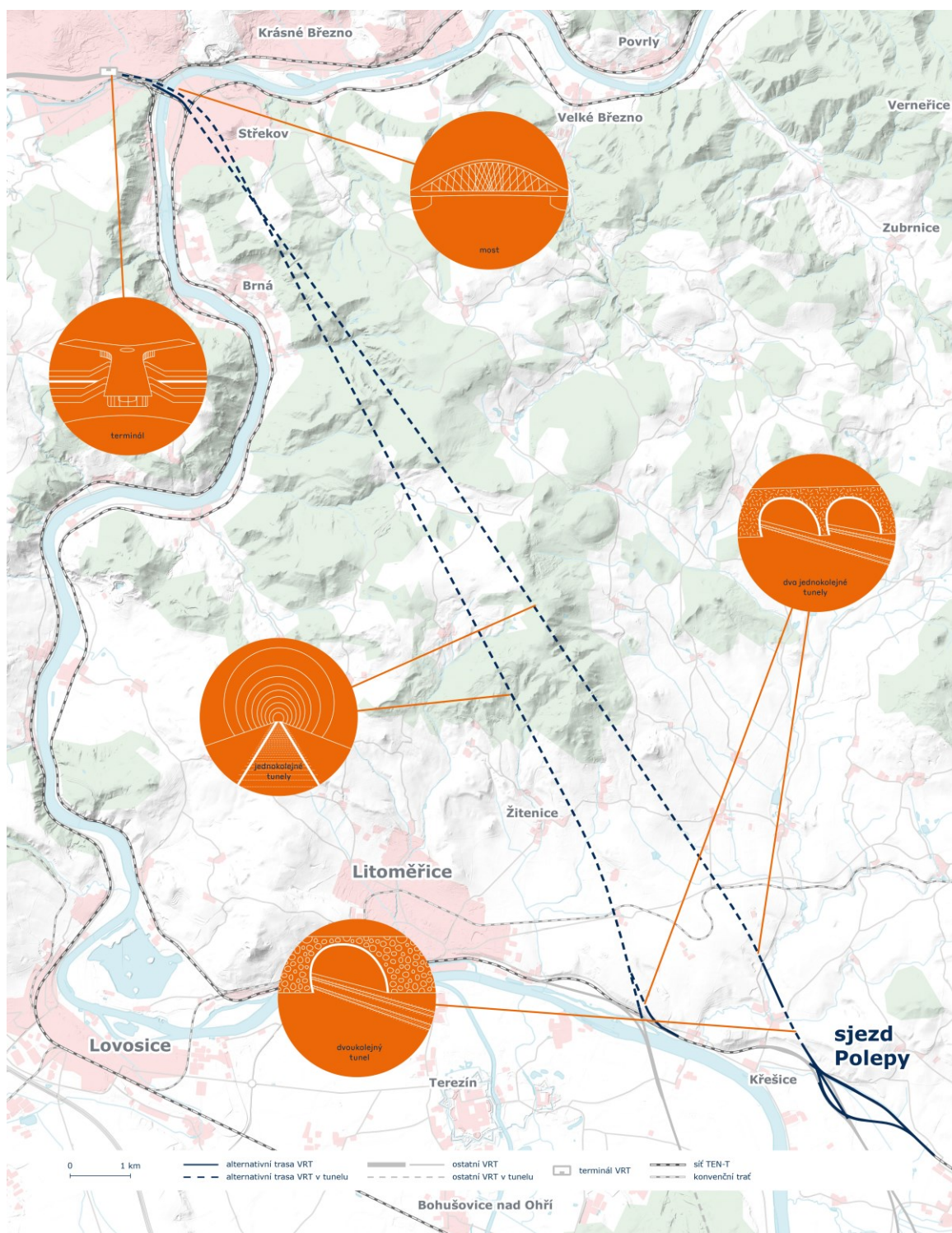


Obr. 2: Ředitel oblastního ředitelství Správy železnic Ústí nad Labem Martin Kašpar skloněný nad modelem železniční krajiny při otevření nového infocentra SŽ v Ústí nad Labem. Zdroj: Ústecký deník. Dostupné z: https://ustecky.denik.cz/zpravy_region/v-usti-bylo-otvreno-druhe-informacni-centrum-spravy-zeleznic-20220317.html.

(17. 3. 2022).



Obr. 3.: Harmonogram přípravy a výstavby VRT Středohorského tunelu. Zdroj: Správa železnic. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/stredohorsky-tunel>. (nedatováno).



Obr. 4: Vizualizace klíčových staveb na trase VRT Středohorský tunel. Zdroj: Správa železnic. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/stredohorsky-tunel>. (nedatováno).



Obr. 5: Úvodní obrázek Facebookové stránky VRT Chlumcem s titulkem: „*Ilustrace podoby stavby při realizaci Krušnohorského tunelu mezi obcí Chlumec a částí Stradov.*“

Zdroj: VRT Chlumcem. Dostupné z: <https://www.facebook.com/vrtchlumcem>.

(17. 10. 2022).

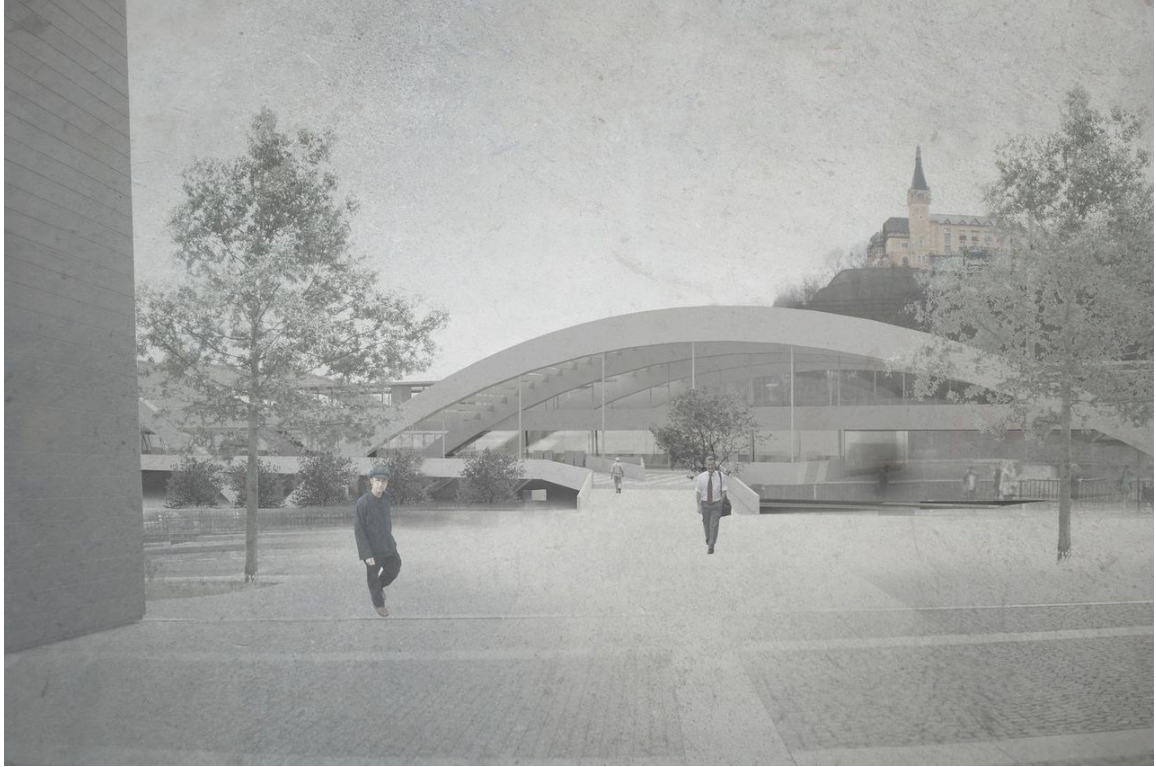


Obr. 6: Vizualizace z brožury *Vize Ústička* architektky Jitky Žambochové zveřejněná na Facebookové stránce politického hnutí Pro!Ústí s titulkem: *Ilustrační vizualizaci možné podoby okolí terminálu VRT (protože obrázek toho řekne vždycky víc).*

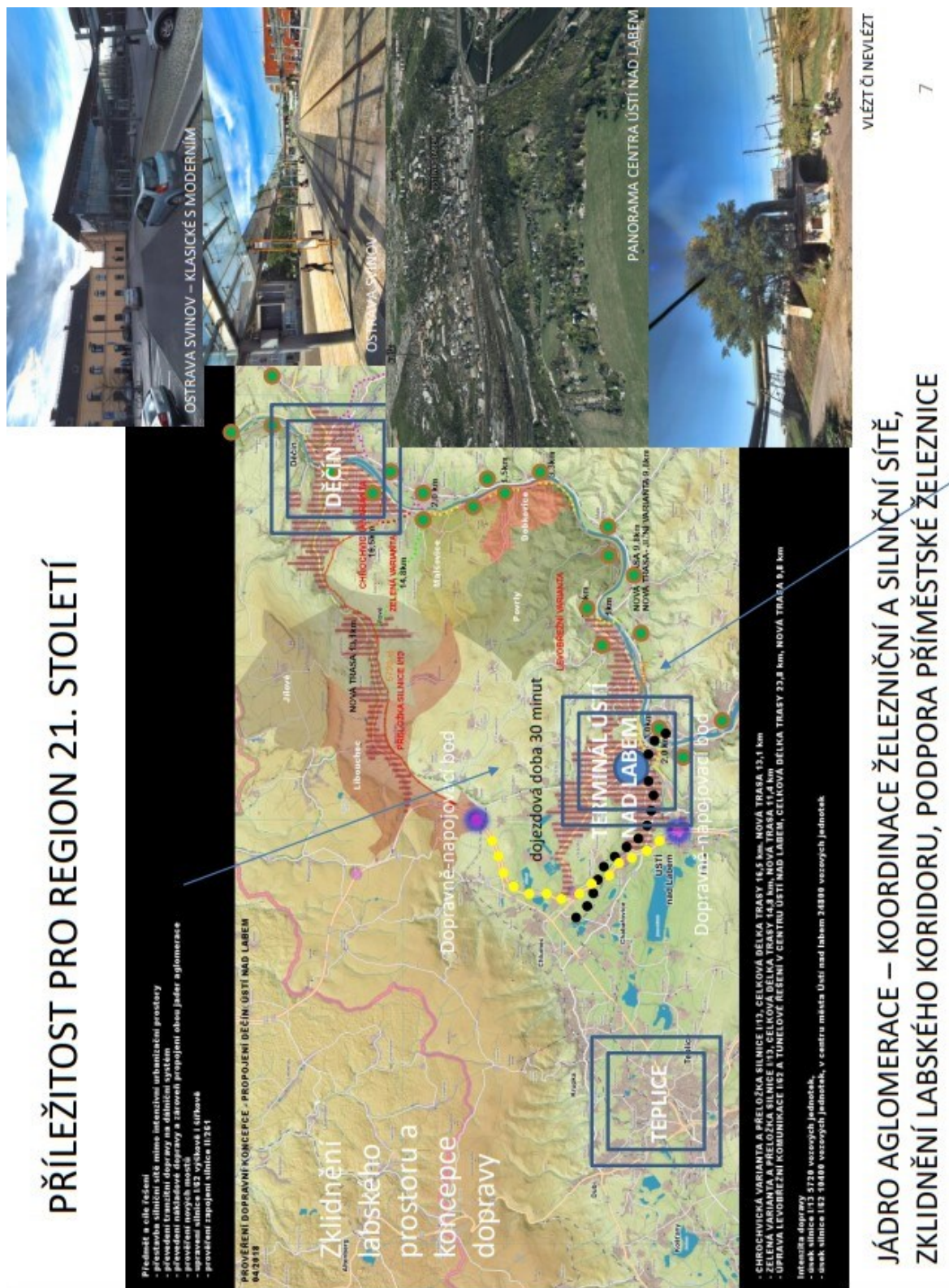
Zdroj: Pro!Ústí. Dostupné z:

<https://www.facebook.com/hnutiprousti/photos/a.655546717815207/4788522277850943/>.

(8. 2. 2022).



Obr. 7: Vizualizace přístupu k nádraží dle návrhu Lenky Pechanové. Zdroj: Lenka Pechanová. Dostupné z: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/nadrazi-vysokorychlostni-zeleznice-usti-nad-labem/>. (20. 4. 2015).



Obr. 8: Slide z prezentace bývalého městského architekta Ústí na Labem Vladimíra Charváta na konferenci *VRT ve městě nejsou jenom peróny* dne 13. 5. 2022. Zdroj: SM ÚNL. Dostupné z: <https://www.usti.cz/cz/uredni-portal/o-meste/rozvoj-mesta/vysokorychlostni-trat-usti-nad-labem.html>. (2022).