

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Fakulta humanitních studií

Michal Kalina, DiS.

Bakalářská práce

**Veřejný prostor a automobilová doprava v Praze: Kvalitativní
výzkum magistrály na území Prahy 2**

Vedoucí práce: Mgr. Petr Gibas

Praha 2013

Prohlášení

Já, Michal Kalina, tímto prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně a že všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Dále prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 16. května 2013

Abstrakt

Práce se zabývá vztahem mezi nastavením veřejného prostoru v oblasti severojižní magistrály na území Prahy 2 a životem v bezprostředním okolí, především pak vlivem přizpůsobení prostoru automobilové dopravě na ostatní aktivity. Ke zkoumání vzájemného vztahu využívá kvalitativní strategii výzkumu s ohledem na formulované cíle, a to prostřednictvím terénního pozorování a neformálních rozhovorů. Výsledky výzkumu ukazují, že nastavení prostoru ovlivňuje jednotlivé účastníky s výjimkou řidičů, a to především výrazným omezováním jejich aktivit.

klíčová slova: veřejný prostor, magistrála, automobilová doprava

Poděkování

Děkuji svým bližním za morální podporu a Mgr. Petru Gibasovi za vedení práce, nápady, doplnění a za poskytnutí zajímavé literatury. Můj dík patří i lidem žijícím a pohybujícím se v okolí magistrály, zvláště informátorům, a konečně také René Volfíkovi za poskytnutí fotografie.

Obsah

1	Úvod	7
2	Magistrála a veřejný prostor – teoretická východiska	10
2.1	Historie a současnost zkoumaného prostoru	10
2.2	Humanizace magistrály.....	11
2.3	Veřejné a soukromé, veřejný prostor	13
2.4	Úpravy veřejného prostoru pro automobily	15
2.5	Aktivity ve veřejném prostoru	17
3	Metodika výzkumu.....	19
3.1	Výzkumná strategie a sběr dat.....	19
3.2	Výběr míst pozorování a informátorů, analýza dat	20
3.3	Zajištění kvality výzkumu a etické otázky.....	21
4	Výsledky výzkumu a jejich interpretace	23
4.1	Pozorování.....	23
4.1.1	Popis ulic a okolí	23
4.1.2	Přecházení a parkování	25
4.1.3	Pozorování vybraných míst	26
4.1.4	Vliv doby a počasí	35
4.2	Neformální rozhovory.....	36
4.3	Interpretace dat.....	36
4.3.1	Vliv nastavení prostoru a bydlení v lokalitě.....	36
4.3.2	Omezování ostatních aktérů	38
4.3.3	Společenské aktivity v prostoru	40
4.3.4	Ne-místo či anti-místo?.....	42
5	Závěr.....	44

6	Použité zdroje	46
	Příloha č. 1 – Zkoumaný prostor.....	49
	Příloha č. 2 – Výpovědi informátorů	51

1 Úvod

Severojižní magistrála je víceproudou komunikací spojující sever a jih hlavního města Prahy podle návrhu z 60. let 20. století, přičemž prochází samotným centrem města a byla původně určena především pro tranzitní automobilovou dopravu. V práci se zabývám vlivem této komunikace na veřejný prostor, kterým prochází, a na dění v něm.

Zkoumané území zahrnuje dvě součásti magistrály na Praze 2, tedy ve směru od jihu od Nuselského mostu většinu ulice Legerovy, ze severu pak ulici Sokolskou, jež začíná poblíž Václavského náměstí. Obě ulice protíná významná dopravní křižovatka na náměstí I. P. Pavlova, která představuje přestupní bod veřejné dopravy (metra, tramvaj a autobusů). Na Legerovu ulici přímo navazuje rezidenční a obchodní čtvrt Vinohrady, východně od Sokolské převažují nemocniční a vysokoškolské areály.

Ulice vedou vesměs skrze hustou zástavbu, kterou před vznikem magistrály tvořily převážně bytové domy, v posledních desetiletích z části přeměněné na ubytovací zařízení a kancelářské prostory. V lokalitě je možné předpokládat omezení pohybu chodců, a i když je komunikace určena pro všechny silniční prostředky, nejsou zde například zavedena specifická opatření pro bezpečnou jízdu na kole.

Pro výzkum jsem zvolil magistrálu z více důvodů. Za prvé jde o jednu z nejvytíženějších komunikací v hlavním městě, kterou dohromady projede kolem 100 tisíc automobilů denně (Kunčák 2008). Prostor zde byl této okolnosti zcela přizpůsoben a jedná se tedy o jeden z nejvýznamnějších příkladů takového uzpůsobení v Praze. Za druhé jde o lokalitu, u níž se již od 90. let vede debata ohledně jejího zklidnění či revitalizace, a využívání tohoto prostoru se za tu dobu stalo takřka celospolečenským tématem. Jakožto obyvatel Prahy jsem sám zhruba před pěti lety začal více vnímat převažující nastavení řady prostor města ve prospěch individuální automobilové dopravy. Proto mě tato problematika upoutala a také inspirovala k výběru tématu.

V práci zkoumám vztah konstrukce tohoto prostoru a života v něm, tedy jak dominantní přizpůsobení veřejného prostoru automobilové dopravě, v tomto případě dvou ulic, ovlivňuje ostatní aktéry a jejich život (interakce). Zjišťoval jsem, jak a zda vůbec v lokalitě společenské aktivity probíhají, případně které to jsou a co jim brání v rozvoji. Vycházel jsem přitom především z pohledu Jana Gehla (2000), jenž se zabývá právě vlivem konstrukce prostoru na život v něm, a Vladimíry Šilhánkové (2003), která na něj v tomto směru navazuje. Oba vychází z materiálního pojetí konstrukce prostoru, tedy takového, že architektonické úpravy mají přímý vliv na probíhající aktivity.

Zdeněk Pospěch (2013) však pokládá za stejně důležité nemateriální pojetí, tedy že prostor utváří stejně významně i jednání lidí, které se v něm odehrává. Tento pohled jsem rovněž zohlednil. Konečně se zaměřuji na to, za které z míst, o nichž píše Marc Augé (1995) jako o ne-místech a Magda Stanová s Michalem Růžičkou (2011) jako o anti-místech, je možné severojižní magistrálu považovat, nebo jak takovým charakteristikám odpovídá.

K hlavnímu záměru jsem se tedy pokusil připojit následující podotázky: Čím nebo kým je tento prostor konstruován? Omezuje nějak automobilová doprava v daném prostoru ostatní aktéry? Pokud ano, tak jak? V jaké míře zde probíhají společenské aktivity? A konečně, je možné o daném prostoru uvažovat jako o ne-místě či anti-místě?

V části Magistrála a veřejný prostor – teoretická východiska nejprve popisují historii vzniku magistrály. Dále se zaměřuji na definici veřejného prostoru jak z hlediska legislativy, tak pohledu vybraných autorů, a představuji i vývoj úprav veřejného prostoru pro automobily. Všimám si též vlivu tohoto nastavení prostoru na společenské aktivity a zmiňuji diplomové práce, které se věnují podobným tématům a jež mi sloužily především jako zdroj inspirace samotného výzkumného postupu. Nakonec uvádím odborné i občanské aktivity, které se magistrálou zabývaly či zabývají.

V části Metodika výzkumu popisují výzkumnou strategii a motivaci jejího použití, způsob sběru dat a výběru míst pozorování a informátorů. V části Výsledky výzkumu a jejich interpretace pak rozvíjím poznatky z jednotlivých metod výzkumu a dále interpretuji svá zjištění s ohledem na použitou literaturu. V závěru zmiňuji úskalí výzkumu spolu s jeho hodnocením a shrnuji poznání, ke kterému jsem došel.

2 Magistrála a veřejný prostor – teoretická východiska

Tato část definuje pohledy a přístupy, z nichž jsem v práci vycházel, tedy náhled na konstrukci veřejného prostoru skrze materiální a nemateriální hledisko, které reprezentuje například Michela de Certeau nebo již zmíněný Augé. Relevantní jsou pro mě i práce zabývající se vlivem automobilismu na společnost, mezi něž patří pojetí Shellerové s Urrym a Jana Kellera, kteří si všímají především změn vyvolaných masovým používáním aut ve městech. Uvádím také, jak jde prostor s převahou automobilů transformovat do přijatelnější podoby, o čemž pojednávají ve svých studiích Ben Hamilton-Baillie a Harmut Topp s Timem Pharoahem. Zároveň zde prezentuji historické a společenské souvislosti, které se týkají přímo severojižní magistrály.

2.1 Historie a současnost zkoumaného prostoru

Legerova ulice pojmenovaná po francouzském spisovateli a slavistovi Lousi Légerovi vedla původně podél městských hradeb od Nuslí k brodům u ostrova Štvanice (Praha 1 s.d.). Rovnoběžná Sokolská ulice, dříve Hradební, získala své jméno díky stavbě první tělocvičny pražské tělovýchovné jednoty Sokol, jež zde vznikla v roce 1863 (Sokol Pražský s.d.). Obě komunikace prošly výraznou proměnou v druhé polovině 19. století spolu se stavebním rozvojem městské části Vinohrady.

První představy o jejich zapojení do hlavní komunikační sítě sahají do období první republiky, přesněji 20. let 20. století, kdy jedním z požadavků bylo řešení propojení severu hlavního města s jeho jižní částí. „Propojení s příměstskou oblastí bylo zprostředkováno historickými radiálními trasami, vycházejícími vesměs ze středověké osnovy města a z původních městských bran v tradičních stopách“ (Městský okruh s.d. a). Samotnou severojižní magistrálu však začali její autoři připravovat až v 60. letech, kdy představili plán tzv. roštového systému (vycházeli přitom z jeho návrhu z období protektorátu) dvou západovýchodních a tří severojižních komunikací vedených středem Prahy a jeho širším centrem (Městský okruh s.d. b).

Realizována byla v 70. letech ale nakonec jen magistrála vedená přes městskou část Praha 2 a celková koncepce byla přeorientována na výstavbu okruhů a radiál pod názvem Základní komunikační systém. K dalším úpravám tohoto systému došlo v 90. letech 20. století, kdy řešení dopravy pomocí radiál ustoupilo do pozadí a prioritním se stalo dokončení dvou velkých okruhů – vnitřního tzv. městského a vnějšího neboli Pražského (tamtéž).

Jednotlivé součásti městských okruhů nebyly dodnes dokončeny z důvodu nedostatku finančních prostředků a kvůli sporům ohledně jejich vedení. Magistrála tak zůstává jedním z klíčových dopravních spojení, a to i přesto, že odborníci upozorňují na rizika spojená s přítomností této komunikace uvnitř města. Nejzávažnějším argumentem mohou být opakovaná zjištění Českého hydrometeorologického ústavu, podle nichž konkrétně v Legerově ulici dosahují hodnoty oxidu dusičitého, tedy plynu způsobujícího závažná plicní onemocnění, nejvyšších koncentrací ze všech ulic v České republice. Například v roce 2011 dosahovala roční průměrná hodnota této látky 69,5 mikrogramů na metr krychlový, limit je přitom stanoven na 40 mikrogramů (Dvořáková et al. 2011).

2.2 Humanizace magistrály

V druhé polovině 90. let se začali severojižní magistrálou v centru města intenzivně zabývat architekti a další odborníci s cílem tuto komunikaci „zklidnit“ či „humanizovat“ (Kunčák 2008). Tyto studie se však zaměřovaly především na architektonické úpravy, dopravu a její dopady na životní prostředí. Jen okrajově vnímaly pouliční život, aktivity obyvatel a souvislosti konfigurace místa a společenského dění. V rámci Útvaru rozvoje hl. m. Prahy vzniká také oficiální studie s názvem Humanizace severojižní magistrály, „jejímž cílem je analýza dopravní funkce tzv. Severojižní magistrály, popis hlavních okruhů problémů a nástin řešení, jak a proč jednotlivým úsekům této komunikace vrátit městský charakter“ (Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2010). Prostřednictvím série analýz má zvážit možnosti a rizika přeměny obou ulic v městský bulvár.

Jedna z těchto analýz, Urbanistická analýza severojižní magistrály z let 2011–12, přímo zmiňuje důvody, proč takový charakter nemají už dnes. Jde mimo jiné o nedostatečnou obslužnost veřejnou dopravou, nedostatek cílů veřejného vybavení, nízkou úroveň vizuální stránky uspořádání a také, že „z hlediska pěších je především spojení k významným ohniskům na Pankráci kvůli velké vzdálenosti neatraktivní. Magistrála proto v tomto směru funguje de facto jako slepá ulice,“ anebo že „profil ulice je dominantním způsobem přidělen automobilové dopravě. Naopak prostor pro pěší je výrazně omezen“ (Aleš et al. 2012, 16).

Analýza zmiňuje také navrhovaná opatření, „zejména snižování počtu jízdnic pruhů a zřizování světelně řízených křižovatek a nových přechodů pro chodce“, zároveň však varuje před takovými dílčími zásahy, protože „chybí (...) diskuze nad celkovou podobou, do jaké by se magistrála měla transformovat. Bez dalších opatření by samotná redukce dopravní zátěže mohla přinést pouze snížení imisí a hlukové zátěže“ (tamtéž, 2).

Jako opakovaný důvod pro odkládání revitalizace bývá často zmiňován argument nedostačujících alternativních spojení pro automobily v centru města a prioritou dokončení vnitřního městského okruhu, případně zavedení mýtného pro průjezd centrem města (Útvar rozvoje hlavního města Prahy 2010, Sdružení Auto*mat. s.d.).

O magistrále na Praze 2 částečně pojednává také dokument Auto*mat z roku 2009, který se věnuje začátkům stejnojmenného pražského sdružení. Jeden z jeho zakladatelů v lokalitě bydlel a zaznamenával pravidelně dění na hlavní ulici, přičemž si všímal četnosti dopravních nehod, špatného vzduchu a rozšiřování parkovacích ploch na úkor chodníků v bočních ulicích. Jeho poznatky přispěly ke vzniku organizace, která usiluje o zlepšení podmínek pro cyklisty, a magistrála se stala jedním z jejích klíčových témat. Auto*mat například kriticky připomínkuje studii Útvaru rozvoje hl. m. Prahy a v roce 2011 podnítil vznik Iniciativy za humanizaci severojižní magistrály, která sdružuje dotčené městské části. Během roku 2013 sdružení plánuje zesílit tlak na přípravu první fáze humanizace (Sdružení Auto*mat s.d.).

2.3 Veřejné a soukromé, veřejný prostor

Ještě než rozvinu pojetí pohledu na veřejný prostor, pokusím se krátce nastínit i definici samotného pojmu veřejný. Podle Adély Burianové (2011) lze na pojem nahlížet dvěma způsoby, a to jako na protiklad k soukromému, kdy jde o dvě neslučitelné oblasti, nebo jako na oblast komplementární k soukromé, kdy se naopak jedná o vzájemně neoddělitelné sféry. „Přístupnost oblasti je determinována různými mechanismy: skrze nějakou formu exkluze (symbolickou, sociálně-ekonomickou), mírou privatizace daného prostoru, často také fyzicky (prostor je zvnějšku nepřístupný, či přístupný obtížně)“ (Burianová 2011, 11). Pojetím soukromého a veřejného se zabývala také Hannah Arendtová (2007), podle níž soukromé charakterizuje nepřítomnost druhých, naopak u veřejného nás přítomnost druhých ujišťuje o skutečnosti, jde tedy o součást vnímání reality. Navíc veřejným je sám svět, který nám je společný a jenž má schopnost shromažďovat a zároveň oddělovat jednotlivé členy společnosti (2007, 69).

Veřejný prostor je pak možné pojímat z hlediska legislativy, kdy ho přímo definuje zákon o obcích č.128/2000, a to takto: „Veřejným prostranstvím jsou všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru“ (citováno z: Šilhánková 2003). Obdobně ho ve své metodice chápe Nadace Partnerství, tedy „ve smyslu jakéhokoli prostoru, který není privátní, tj. není součástí sféry soukromého života,“ a také, že slouží jako místo setkávání a komunikace ve všech jejich rovinách (Čablová et al. 2011, 10). Tuto definici pak pro městský veřejný prostor rozvádí Vladimíra Šilhánková: „Jsou to místa, kde se lidé navzájem setkávají, jsou to obývací pokoje města, kde se odehrávají rozhovory, mimořádné události i každodenní lidské činnosti. Veřejné prostory proto musíme chápat nejen v jejich prostorové dimenzi – jako otevřená, volně přístupná prostranství, ale v jejich dimenzi společenské, jako prostor pro veřejný život“ (Šilhánková 2003, 9). Podle ní mají veřejné prostory sloužit k provozování „pohybových (chůze, jízda na kole) a pobytových (sezení, hry)“ aktivit (tamtéž).

Martin Matějů (2003) uvádí, „že veřejné prostory (...) vytvářejí ničím jiným nenahraditelné socializační prostředí (...) jsou prostředím pro setkávání lidí a jejich projevy, interakci a komunikaci“ (Matějů 2003, 226–227), a materiální definici veřejných prostor rozšiřuje o nemateriální pohled, když tvrdí, že „jsou místy sloužícími jak k uchování tradic, tak pro konfrontaci události a změny“ (tamtéž), přičemž o těchto prostorách uvažuje dokonce jako „o mezilidském mostu podmiňujícím kontinuitu kultury“ (tamtéž, 228).

Vývoj pohledů na veřejný prostor z obou hledisek nabízí Pavel Pospěch (2013). Podle něj se jedním z hlavních témat posledních let stala „privatizace“ veřejného prostoru, zejména pokud jde o pohled na roli předměstských obchodních center, přičemž se v protikladu k nim „tradiční městský veřejný prostor začíná jevit jako něco přirozeného a neproblematického. Městské ulice, náměstí či parky jsou konstruovány jako přirozená prostředí městského člověka“ (Pospěch 2013, 76). Dále uvádí, že ke změnám ve vnímání přispěl i výskyt marginalizovaných skupin, jako jsou bezdomovci a alkoholici, které ukázaly na skutečnost, že „veřejný prostor není oázou svobody mezi budovami ovládanými soukromými vlastníky, ale svazujícím a regulujícím prostředím, jehož produkce a reprodukce představují hluboký společenský problém.“

Veřejný prostor tedy podle Pospěcha není něco samozřejmého, ale jde o „strukturovaný proces, který je utvářen skrze procesy vnitřní a vnější regulace, každodenní záměrná a nezáměrná jednání jednotlivých aktérů a jejich nekončící konflikt o výklad a význam prostoru“ (tamtéž). Tvrdí, že veřejný prostor je definován samotnými aktivitami, které v něm probíhají. Pospěch především pracuje s pojetím Michela de Certeau, který rozlišuje mezi místem (place) a prostorem (space). Místo v tomto případě znamená fyzickou pozici, stabilní prostředí, zatímco prostor je utvářen v důsledku činnosti, která v něm probíhá. „Ulice (jako místo) se mění v prostor díky chodcům, kteří ji užívají“ (De Certeau 1996, citováno z: Pospěch 2013, 78). Veřejný prostor je tak podle Pospěcha konstruován interakcí obyvatel a návštěvníků města, že vzniká skrze jejich jednání

a proto „tedy není totéž co materiální veřejná prostranství, nýbrž je něčím, co v podmínkách těchto prostranství vzniká“ (Pospěch 2013, 93).

Na dílo De Certeau částečně navázal Marc Augé (1995), který rovněž rozlišuje mezi prostory (supermodernity) a místy (antropologickými). Místa jsou pro něj ale především prostředím, k němuž lidé vztahují svoji identitu a v němž vznikají mezilidské vztahy. Naopak v prostoru vztahy nevznikají, prostor není spojován s identitou a postrádá také historii či paměť. Nejde proto o místo antropologické, ovlivňované lidmi, a je proto opakem místa, ne-místem. Za příklad uvádí tranzitní prostory či přechodné bydlení, jako jsou letiště či hotelové řetězce, přičemž jde o pouhý prostředek trávení času (Augé 1995, 77–78).

Stanová a Růžička předešlá pojetí v jistém smyslu kombinují a pojímají prostor jako „aktéra, který – byť sám stvořen společností – zpětně tuto společnost ovlivňuje“ (Stanová a Růžička 2011, 67) a Augého dělení rozšířili o třetí pojem – anti-místo (2011, 87), které je vyhrazeno jen pro jedoucí automobily, kam lze zařadit mosty, nadjezdy či okruhy. „Anti-místa jsou takové prostory, které (...) jsou zbaveny možnosti, aby okolo nich lidé konstruovali své identity. Navíc to jsou však prostory, v rámci kterých lidé (resp. lidé mimo rychle jedoucí automobil), nejsou vítáni“ (tamtéž).

2.4 Úpravy veřejného prostoru pro automobily

Počátky úprav veřejného prostoru primárně pro automobilovou dopravu lze hledat u funkcionalismu v čele s architektem Le Corbusierem z 30. let 20. století, který automobily považoval za znak moderní doby. Podle jeho teorií bylo nutné autům města podřídit (Stanová a Růžička 2011, 73), nebo vytvářet oddělené zóny a jednotlivou dopravu společně s obyvateli od sebe segregovat (Hamilton-Baillie 2008, 165).

Jan Gehl také tvrdí, že to byly funkcionalistické ideje, jež místo ulic a náměstí preferovaly vícepruhé silnice a rozlehlá prostranství (Gehl 2000, 47), a které tak stojí v základu úprav veřejného prostoru pro automobily. Můj pohled na pražskou magistrálu je rovněž ovlivněn prací Shellerové a Urryho (2000), kteří tvrdí, že pro

konstrukci veřejného prostoru ve městě se stala automobilová doprava určujícím hlediskem, přičemž je její provozování pojímáno jako jedno z „demokratických práv“ (Shellerová a Urry 2000, 741–742). Nad fenoménem automobilismu se zamýšlí i Jan Keller (1998), který se domnívá, že vytváří amorfní prostor „vhodný jedině k anonymnímu míjení“ (Keller 1998, 12). Keller celkově hodnotí vliv automobilismu velmi negativně, protože „zproblematizoval samotný prostorový a funkční základ moderní společnosti - instituci města,“ a také proto, že auta „beznadějně promíchávají prvek veřejného s prvkem soukromí (...) tedy dva principy, na jejichž jednoznačném rozlišení bylo původně celé fungování naší moderní společnosti založeno“ (tamtéž).

Vývoj v době po druhé světové válce pak shrnuje Tomáš Michl (2012, 19) takto: „Místa, která byla vytvořena především pro chodce, byla zpřístupněna autům, namísto klidných ulic a náměstí se vytvořily parkoviště či dopravní tepny. Prostor, který měl hlavně sloužit lidem, ztratil svojí funkční hodnotu jako místa pro setkávání a obchod a stal se spíše místem pro automobily, které nyní hrály hlavní roli při utváření veřejného prostoru.“

O možnostech, jak takový stav změnit a jak umožnit ostatním aktérům opět užívat v plné míře veřejný prostor, pojednává například Ben Hamilton-Baillie (2008), který se zabývá sdíleným veřejným prostorem (shared space). Ve sdíleném prostoru není žádný účastník provozu zbytečně omezován nařízenými a značkami, všichni účastníci mají rovnocenné postavení. Za příklad dává úpravy městských prostor v Nizozemí či ve Velké Británii, kde došlo k odstranění zbytečných překážek a k realizaci architektonických úprav, díky nimž se pohyb jednotlivých účastníků řídí především vzájemnou ohleduplností. Podle Hamilton-Baillieho má tento systém oproti upřednostňování jedné skupiny účastníků provozu řadu výhod, tedy především pokud jde o zvýšení atraktivity místa a bezpečnosti.

Harmut Topp a Tim Pharoah (1994) zase porovnávají výsledky několika měst, které omezily ve svých centrech automobilový provoz, ať už zavedením pěších zón či uzavřením vjezdu automobilů v určitou dobu. Autoři dospěli ke zjištění, že takový přístup přináší zkvalitnění veřejných prostor, protože se tyto stávají

příjemnějšími pro pobyt, a to i díky menšímu hluku a lepšímu ovzduší. Upozorňují však na to, že při přijetí takových opatření je potřeba řešit dopravu komplexně v celém městě.

2.5 Aktivity ve veřejném prostoru

Gehl (2000) uvádí řadu souvislostí mezi konstrukcí prostoru a probíhajícími aktivitami. Mimo jiné zmiňuje studie provedené v 70. letech 20. století ve Spojených státech, které se ve vybraných lokalitách zaměřovaly na objem provozu a množství venkovních aktivit a jež „zjistily těsný vztah mezi kvalitou venkovního prostředí a venkovními aktivitami“ (Gehl 2000, 39). Pokud prostory nejsou kvalitní, dochází v nich podle něj jen k nezbytným aktivitám, pokud jsou, můžou se v nich rozvíjet volitelné aktivity.

Rozlišení aktivit odehrávajících se ve veřejném prostoru formulovala na základě Gehlových poznatků Nadace Partnerství (Čablová et al. 2011). Nezbytné aktivity jsou podle nadace takové, jež jsou vynucené okolnostmi, „u nichž je zapojení účastníků více či méně vyžadováno“ (tamtéž, 52). Může jít tedy o chození do školy a do práce, čekání či zařizování. A dále uvádí, že: „probíhají po celý rok, téměř za všech okolností a téměř nezávisle na vnějším prostředí“ (tamtéž). Naopak volitelné aktivity lidé provádějí, když chtějí a mají pro ně vhodné podmínky, jsou tedy na prostředí výrazně závislé. „Tato kategorie zahrnuje aktivity jako procházky na čerstvém vzduchu, postávání a pozorování okolního života, sezení a slunění“ (tamtéž). Třetí typ – společenské aktivity, závisí na přítomnosti druhých. Může jít jen o pasivní kontakty, jako je pozorování lidí či poslouchání, anebo zdravení a konverzaci, či složitější formy, například hry. „Společenské aktivity se objevují spontánně jako přímý důsledek toho, že se lidé pohybují a pobývají na stejných místech. Z toho vyplývá, že společenské aktivity jsou nepřímo podporovány tam, kde jsou nezbytným a volitelným aktivitám poskytnuty lepší podmínky“ (tamtéž).

V místech přizpůsobených automobilům podle Gehla veřejný prostor nefunguje, protože tamní obyvatelé raději tráví volný čas doma, než na ulici, kde by jinak mohli rozvíjet třetí typ aktivit, tedy vzájemné společenské aktivity (2000, 13).

Za nejrozšířenější takové aktivity považuje pozorování a poslouchání jiných lidí a domnívá se, že pokud naopak dochází k propojení celého spektra aktivit, tyto pak dohromady „dávají veřejným prostorům a obytným čtvrtím smysl a přitažlivost“ (Gehl 2000, 16).

Šilhánková (2003) upravila některé teze Gehla a za klíčový aspekt kvalitního či dobrého veřejného prostoru považuje jeho obyvatelnost lidmi. Obyvatelný prostor je podle ní takový, do kterého lidé chtějí přijít a nikoliv jím jen projít (Šilhánková 2003, 91), a to za službami, zábavou či odpočinkem. Za klíčové znaky takového místa Šilhánková považuje: 1. dobrou dostupnost (pro pěší, cyklisty, MHD i handicapované), 2. přehlednost (snadnou orientaci), 3. lidské měřítko (dostatečnou otevřenost, ale nikoliv vyvolávající úzkost), 4. vybavení pro aktivity (dostatečný mobiliář) a za 5. příjemné klima (eliminaci přírodních a městských vlivů, bezpečnost a možnost identifikace s místem – což je v přímém protikladu k Augého ne-místu, tedy místu, které není lidmi ovlivňováno a v němž pobyt má jen přechodný charakter).

Užíváním veřejného prostoru v Praze se v poslední době zabývali ve svých teoreticko-empirických pracích studenti geografie na Přírodovědecké fakultě UK v Praze. Konkrétně jde o bakalářskou práci Tomáš Michla „Veřejný prostor: využití náměstí v centru Prahy“ (Michl 2012) a bakalářskou práci Barbory Havlíčkové „Veřejné prostory v suburbii: případová studie zázemí Prahy“ (Havlíčková 2012). Na užívání veřejných prostor z hlediska uživatele se zaměřila v diplomové práci „Veřejný prostor ve městě. Sociální aspekty a návrhy pro funkční městské plánování na příkladu Prahy“ v rámci katedry sociologie Filozofické fakulty UK Adéla Burianová (Burianová 2011). Na tyto práce v jejich zaměření navazuji, ovšem na rozdíl od nich jsem se primárně zabýval vlivem nastavení prostoru na aktivity v dané lokalitě.

3 Metodika výzkumu

K volbě metodologie, tedy výzkumné strategie a způsobu sběru dat, mě vedlo nejen samotné pojetí tématu, ale přispěla k němu i inspirace staršími diplomovými pracemi. Jako významný se ukázal výběr míst, na nichž jsem prováděl pozorování. Nedílnou součástí výzkumu byla i volba prostředků k zajištění jeho kvality a řešení etických otázek, především nakládání s osobními údaji.

3.1 Výzkumná strategie a sběr dat

Pro zkoumání vztahu mezi stavem a využíváním veřejného prostoru bylo možné použít kvantitativní i kvalitativní metodu výzkumu. Jelikož jsem v práci usiloval o co nejintenzivnější porozumění aktivitám a životu odehrávajícího se v dílčím prostoru a nebylo mojí snahou zjištění zobecňovat na další místa, zvolil jsem kvalitativní strategii. Stejnou metodu si ostatně vybrali ve svých pracích také ti, na které nepřímo navazuji (například Havlíčková 2012; Michl 2012). Stejně jako jim se mi zdálo nejvhodnější použít kombinaci pozorování a rozhovorů. Výsledky výzkumu jsem navíc doplnil fotodokumentací z pozorované lokality a mapovými podklady.

Nejprve jsem se však rozhodl provést určité seznámení se s prostředím, tedy předběžný výzkum terénu pozorováním (Heřmanský s.d. b). Při něm jsem si detailně zmapoval prostor obou ulic a vybral pevná místa různého charakteru pro další pozorování. Lokalitu jsem navštívil v různé dny a v různou denní dobu, abych zjistil, jak významnou roli hraje v množství probíhajících aktivit určitá doba a případně tomu přizpůsobil rozvrh dalšího pozorování.

Sběr dat jsem prováděl formou nestrukturovaného pozorování vybraného prostoru. Míra zúčastněnosti u pozorování nebyla tak významná jako u obyvatel lokality, ale zároveň došlo v určité míře k vlastní participaci při pohybu v terénu. Data z pozorování jsem zaznamenával formou terénních poznámek do připravených archů s upraveným záhlavím pro zaznamenání místa, času a dalších podmínek. Množství údajů prošlo vývojem s ohledem na okolnosti a získané zkušenosti. Pro zápis problémů, postřehů a vlastních myšlenek jsem využil rovněž terénní deník (Heřmanský s.d. b).

Pozorování jsem doplnil uskutečněním neformálních rozhovorů s lidmi, kteří se ve sledovaném prostoru pohybovali. Při kladení dotazů jsem vycházel především z hlavní výzkumné otázky a jejích podotázek. Odpovědi informátorů jsem zaznamenával písemně do poznámkového bloku (terénního deníku), nahrávání mi vzhledem k rušnému prostředí magistrály nepřípadalo vhodné.

Výzkum probíhal mezi 12. a 29. dubnem 2013, celkem se jednalo o sedm dnů. Pořadí pozorování v jednotlivých místech jsem různě kombinoval, abych v určitou dobu obsáhl pozorováním alespoň jeden úsek obou ulic. V průběhu dvou dnů jsem také prováděl pozorování s časovým odstupem dvakrát za sebou. Jeden den jsem navíc pozorování spojil s účastí na cyklojízdě pořádané sdružením Auto*mat, která mimo jiné vedla právě zkoumanou lokalitou.

3.2 Výběr míst pozorování a informátorů, analýza dat

Pozorování jsem kvůli větší vypovídací hodnotě prováděl v každém z obou směrů na čtyřech místech, která jsem zvolil na základě prvotního výzkumu. Šlo o lokality, u nichž jsem očekával výskyt různorodějších společenských aktivit – parky, místa poblíž náměstí a podchodů, ale i o čistě uliční prostor. Pozorování na obou náměstích, které propojují sledované ulice, jsem vyloučil, protože nejsou jejich přímou součástí a tudíž bych tím vybočil ze zvoleného tématu.

Rozhovory jsem uskutečňoval v průběhu jednotlivých pozorování, přičemž šlo o nahodile vybrané jedince různého věku (zhruba mezi 15 až 80 lety), kteří měli k lokalitě určitý vztah, ať už jako obyvatelé, návštěvníci či zaměstnanci. Každého informátora jsem označil písmenem, a to v pořadí, v jakém jsem s nimi rozhovory prováděl, zaznamenal jsem také datum, čas a místo rozhovoru. Počet informátorů se odvíjel od toho, na kolik jejich odpovědi doplňovaly poznatky z pozorování a byly tak dostačující pro provedení analýzy.

Po provedení výzkumu jsem rozhovory zaznamenané do terénního deníku přepsal s drobnými stylistickými úpravami, s ohledem na návaznost vět, do elektronické podoby a setřídil je podle pořadí, v němž se odehrály. Informace z pozorování

zapsané v arších jsem pak spolu s přepsanými texty rozhovorů opakovaně pročítal. Vyznačoval jsem si přitom důležité části textu – tematické jednotky.

Tematické jednotky jsem poté roztřídil přiřazováním otevřených kódů, a to zjišťováním podobností a rozdílů, kdy jsem nejprve používal kódování deskriptivní (popisné) a poté kódování interpretativní, doplněné o vysvětlující poznámky (Heřmanský s.d. a). Prostřednictvím vzniklých tematických celků jsem se dobral obecnějších informací o tom, k čemu v lokalitě dochází, a tyto informace jsem poté interpretoval vzhledem k hlavní otázce vztahu materiálního nastavení prostoru a probíhajících aktivit v daném místě.

3.3 Zajištění kvality výzkumu a etické otázky

K zajištění validity výzkumu jsem kromě zápisu poznatků z pozorování do záznamových archů využíval rovněž terénní deník. Díky poznámkám, které jsem do něj zapisoval, jsem se snažil minimalizovat možné nepřesnosti a udržet tak důvěryhodnost výzkumu (Hendl 2005).

Zápis neformálních rozhovorů jsem prováděl během jejich trvání, k textu jsem se případně ještě vracel ihned po jejich skončení, abych zabránil zpětnému neporozumění (Vaňková s.d.). Tento postup se mi zdál zodpovědnější než pouze zápis po skončení rozhovoru kvůli možnému nezapamatování si podstatných informací, a to i přes vědomí rizika jejich intuitivního výběru (tamtéž).

Kódování s sebou zase přináší určitou fragmentaci získaných dat, díky čemuž může dojít ke ztrátě celkového kontextu (Heřmanský s.d. a). S ohledem na zvolenou strategii jsem se ale takové situace neobával, protože cílem práce bylo právě hlubší porozumění dění v lokalitě.

Při výzkumu se objevily především otázky spojené s ochranou soukromí. Pokud jde o samotné pozorování, to jsem prováděl jen ve veřejně přístupných prostorách a nezaznamenával jsem při něm žádné osobní údaje. Jinak tomu bylo ale při pořizování doprovodné fotodokumentace, při němž docházelo k zachycení registračních značek vozidel a obličejů lidí. Podle platné legislativy „pořizovat fotografie lze jen tehdy, nejsou-li spojeny s osobními a citlivými

údaji“ (Ezzeddine et al. s.d.). Do kategorie osobních údajů příslušely v mé práci registrační značky vozidel, musel jsem je tedy při jejich použití rozostřit v grafickém editoru. Při fotografování osob zase podle občanského zákoníku (§ 84 zákona č. 89/2012 Sb.) není možné zachytit podobu člověka bez jeho svolení v případě, pokud je možné ze snímku zjistit jeho totožnost. Tuto okolnost nebylo možné vyloučit, dovozují však, že na bakalářskou práci se vztahuje výjimka z tohoto opatření týkající se pořízení a použití snímku člověka bez jeho souhlasu pro vědecké účely (§ 89 tamtéž).

Neformální rozhovory jsem s ohledem na soukromí prováděl na anonymním základě. Vzhledem k tématu výzkumu jsem považoval za dostačující ústní informovaný souhlas s účastí, přičemž jsem informátory seznámil s okolnostmi výzkumu (Hendl 1995, 155) a vyžadoval jsem od nich pouze informaci, jaký mají k lokalitě vztah. Pro odlišení informátorů jsem si pak jen poznamenával pohlaví a odhadované stáří. Nedomnívám se, že vzhledem k charakteru rozhovorů mohla během nich vzniknout nějaká další etická dilemata.

4 Výsledky výzkumu a jejich interpretace

V empirické části nejprve rozvádím zjištění učiněná na základě předběžného výzkumu lokality. Poté jsem přistoupil k prezentaci výsledků pozorování jednotlivých míst a nakonec jsem je spolu s informacemi získanými z rozhovorů interpretoval vzhledem k otázkám týkajícím se hlavního tématu práce.

4.1 Pozorování

Z předběžného výzkumu vyplynula řada zjištění, která jsem využil v popisu lokality, detailní údaje z dalšího pozorování poté rozvádím vzhledem k jednotlivým místům, kde probíhalo.

4.1.1 Popis ulic a okolí

Magistrála na Praze 2 tvoří hranici mezi dvěma historickými čtvrtěmi, Novým městem a Vinohrady, a zároveň propojuje díky Nuselskému mostu centrum města s nejlidnatější pražskou městskou částí Prahou 4 (viz příloha č. 1, mapka č. 1). Úsek magistrály na začátku mostu sousedí s rozlehlým parkem Folimanka rozkládajícím se na svahu směrem do Nuselského údolí, který slouží jako významná rekreační a volnočasová lokalita. Parky po stranách obou ulic jsou s Folimankou spojeny schody a pěší stezkou. Nalevo směrem od mostu sídlí vedle Sokolské ulice Policejní muzeum, novoměstskou část lokality pak doplňují vysokoškolské areály Matematicko-fyzikální fakulty UK a 1. Lékařské fakulty UK, spolu s porodnicí a objekty Všeobecné fakultní nemocnice v Praze. Zhruba v polovině Sokolské ulice rozděluje jinak hustou domovní zástavbu prostor vodárny, která je větší částí tvořena travnatým terénem.

Pomyslné centrum obou ulic se nalézá na náměstí I. P. Pavlova, které je významnou dopravní křižovatkou jak pro automobily, tak pro veřejnou dopravu, zároveň díky tomu přitahuje největší množství chodců. Zde se také nachází více institucí a podniků, jako jsou banky, obchody či restaurace. V obou ulicích je pak umístěno poměrně velké množství různých druhů ubytovacích zařízení, naopak kulturní instituce či úřady v nich nesídlí, výjimku tvoří několik školských zařízení. Jako nejméně přívětivé místo pro chodce působí úsek ohraničený Žitnou ulicí

a náměstím I. P. Pavlova, jelikož je zde zúžený chodník, hustá domovní zástavba a doprava projíždí ve čtyřech pruzích bez jakéhokoliv oddělení od chodníku. Nemohl jsem také nepostřehnout, jak projíždějící vozidla vytváří velký hluk. Zvláště patrný je tento dopad právě v této části. Tam lze též pozorovat výrazné pokrytí zdí budov silnou vrstvou prachu.

Na Legerovu ulici navazuje vpravo ve směru od Nuselského mostu živější rezidenční a obchodní čtvrť Vinohrad, což se promítá i do celkově většího množství chodců, kteří se po této straně pohybují. V přilehlých ulicích znatelně narůstá počet restaurací, barů, je zde také lépe zajištěna dopravní obslužnost díky nedaleké tramvajové trati. Na samotné magistrále jinak vyjma autobusu objíždějící nemocniční areály kolem I. P. Pavlova a nočních linek žádná veřejná doprava zajišťována není, pouze pod povrchem vede metro, které má však další stanici až za Nuselským mostem na Vyšehradě.

Zeleň obstarávají v lokalitě jednotlivé stromy a travnaté plochy na Fügnerově náměstí a na I. P. Pavlova, více stromů se záhony se nalézá až v parcích u Nuselského mostu. Lavičky kromě náměstí, která nejsou přímou součástí obou ulic, je možné nalézt také jen v těchto místech. V Sokolské ulici je též od Fügnerova náměstí k Nuselskému mostu po jedné straně stromořadí, v Legerově jsou na několika místech květináče s keři a dále travnaté ostrůvky oddělující silnici a chodníky.

Obrázky č. 1 – Zeleň v Legerově ulici nedaleko N. mostu a stromořadí v Sokolské



Foto: Autor

4.1.2 Přecházení a parkování

Jako významný znak magistrály se jeví omezená možnost přecházení z jednoho chodníku na druhý přes hlavní ulice. Na obou komunikacích se omezuje na křižovatky řízené světelným signálem a na dva podchody, ty jsou však od sebe poměrně daleko, navíc například pro invalidy jsou bez doprovodu nepoužitelné. Pokud jde o samotné vyznačené přechody, v Sokolské ulici jsou umístěny jen na I. P. Pavlova, dále od náměstí až k Nuselskému mostu pak není již žádný, v Legerově je ve stejném úseku pouze jeden, a to na křižovatce s Rumunskou ulicí. Přecházení po povrchu pak místy brání zábradlí a u Nuselského mostu také betonové zídky. Při provádění výzkumu jsem při přecházení několikrát porušil dopravní předpisy, což je poměrně častý jev i u ostatních chodců. Především na křižovatkách u I. P. Pavlova vyvstává dilema, zda nešetřit čas a energii a nepřejít rušné komunikace mimo přechod či podchod.

Obrázky č. 2 – Chodci přebíhající Sokolskou ulici poblíž I. P. Pavlova a ohraničení chodníků zábradlím a zídkami v Sokolské ulici u Nuselského most



Foto: Autor

Za povšimnutí stojí i parkování v lokalitě. V obou směrech platí většinou zákaz zastavení, výjimku tvoří části s jedním či dvěma parkovacími pruhy po stranách. Přestože ulice mají tři až čtyři jízdní pruhy, na některých místech jsou vyznačené zvláštní parkovací místa na chodníku, například před policejní stanicí v Sokolské, častým jevem je však též stání na chodníku mimo vyhrazená místa, a to

i na zelených pásích, které se v některých případech díky tomu změnilы v bahnitý terén. Řidičům v počínání nebrání ani betonové zátarasy, které tyto pásy obklopují. Kromě zmíněných částí se parkování soustřeďuje do bočních ulic, v některých z nich viditelně došlo z důvodu zvýšení kapacity k posunu parkovacích zón směrem na chodník.

Obrázky č. 3 – Parkování na chodníku v Legerově a Sokolské ulici



Foto: Autor

4.1.3 Pozorování vybraných míst

Místo č. 1

Místo č. 1 se nachází v části Sokolské ulice před I. P. Pavlova. Jde o prostor se čtyřproudou komunikací a poměrně úzkým chodníkem bez dalšího vybavení. Pozorování jsem prováděl před ředitelstvím Hasičské záchranné služby (viz příloha 1, mapka č. 2).

V tomto úseku se pohybuje řada turistů, kteří však jen prochází. Zaznamenal jsem zde také častý jev a to přecházení mimo značené přechody v místě boční Hálkovy

ulice. Lidé k tomu využívají moment, kdy vozidla čekají na semaforech, ovšem někdy i tak musí utíkat. Kromě několika výjimek, kdy si před protějším hotelem někdo zapálil cigaretu a pozoroval dění, nebo muž ve sportovním proběhl po protějším chodníku, zde lidé omezují svoji aktivitu na průchod, případně průjezd na kole po chodníku.

Obrázky č. 4 – Sokolská ulice



Foto: Autor

Shodně je uspořádána ulice v místě č. 1 v Legerově ulici mezi náměstím I. P. Pavlova a Žitnou ulicí, kde jsem sledoval dění před budovou University of New York in Prague (viz příloha 1, mapka č. 2).

Na pohyb chodců v této části má vliv přítomnost vysoké školy, kam míří v dopoledních i odpoledních hodinách řada studentů a vyučujících. Nutno říct, že dotyční jsou zároveň aktéry jedné z mála jiných aktivit, než je chůze, a to kouření

a rozhovorů, k nimž dochází před vchodem do budovy. Druhou významnou část chodců zde představují turisté, kteří ulicí míří do centra města a zpět, ti se však vesměs v místě nezdržují a pouze prochází. Občas jsem zde zaregistroval kromě prakticky nepřetržitého automobilového provozu cyklisty, až na dvě výjimky využívali k jízdě namísto vozovky chodníku. Konstatuji, že zde k dalším aktivitám vyjma uvedených nedochází.

Obrázky č. 5 – Legerova ulice

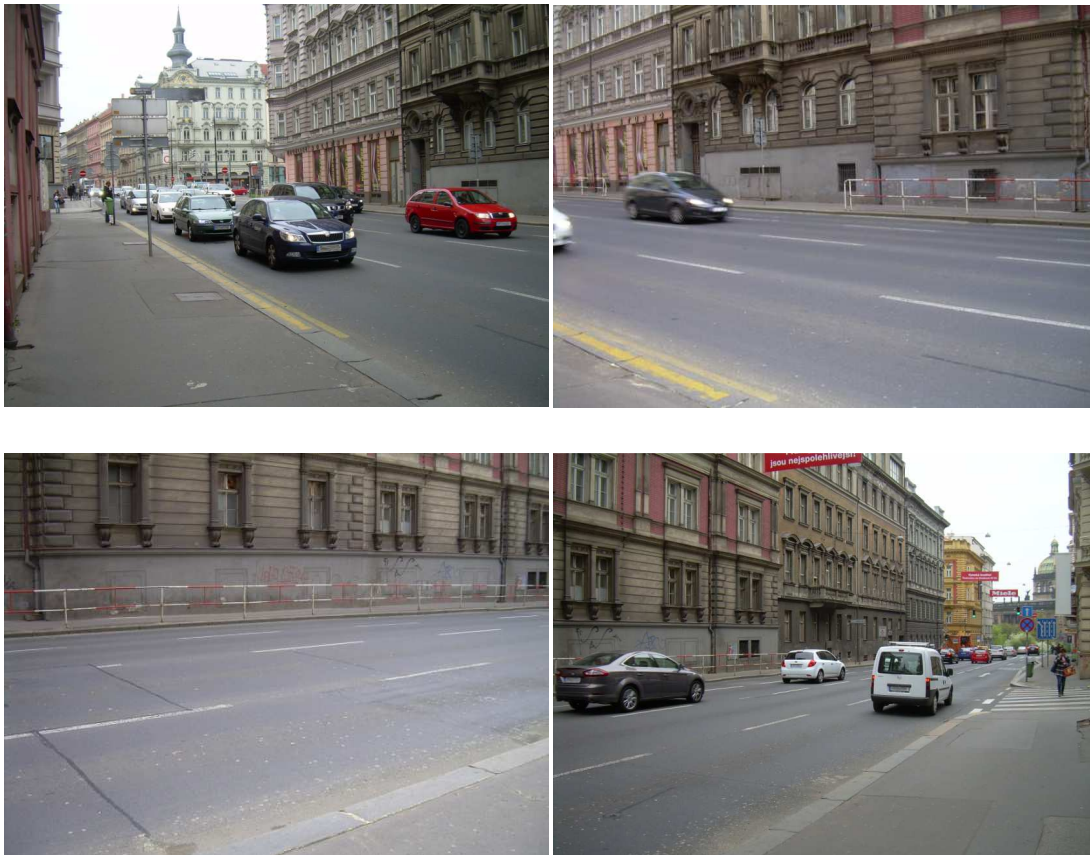


Foto: Autor

Místo č. 2

Jako místo č. 2 v Sokolské ulici jsem zvolil prostor před korejskou restaurací, naproti místu pozorování je široký chodník s podloubím a zastávkou autobusu (viz příloha 1, mapka č. 2).

Úsek Sokolské naproti ulici Na bojišti je rovněž oblíbeným místem k přebíhání čtyřproudé ulice. Lidé tady opět využívají přerušení provozu na semaforech, ale například pro staršího člověka je to beztak poměrně nebezpečné. Dá se říci, že zde přibývá některých volitelných aktivit, jako je kouření. Lidé tu také pravidelně čekají na autobus a dlouhou chvíli si zpestřují pozorováním dění či četbou. Možnost zastavit se nabízí protilehlé podloubí s kavárnou a obchody, nejde však o příliš obvyklou činnost. Blízké vstupy do hotelů zase poskytují příležitost k manipulaci se zavazadly a čekání na ostatní návštěvníky. Znovu jsem i tady zaznamenal projíždění cyklistů po chodníku a dá se říci, že v tomto úseku se jich pohybuje více.

Obrázky č. 6 – Sokolská ulice



Foto: Autor

Místo č. 2 v Legerově ulici se nachází mezi frekventovaným I. P. Pavlova a křižovatkou s Rumunskou ulicí před Pizzerií Roma. Chodník je tu v několika

částech oddělen od vozovky zeleným pásem a parkovacími místy (viz příloha 1, mapa č. 2).

Legerova ulice v úseku od Rumunské ulice k I. P. Pavlova je spíše frekventovanou částí, kudy lidé míří k přestupnímu uzlu veřejné dopravy nebo od něj, významnou část chodců i tady tvoří turisté. V ranních hodinách v místě probíhá zásobování, spatřit je možné i lidi venčící psy. Cyklisté se tady nepohybují, za to je zde možné někdy spatřit rekreační běžce, ti však vždy brzy odbočují do některé z bočních ulic. Více provozoven a malých obchodů zvyšuje počet lidí, kteří před jejich vchody postávají a kouří, většinou jde nejspíš o zaměstnance. Parkovací místa umožňují některým řidičům zastavit a čekat v autě. A to je tak vše, co se zde během pozorování odehrávalo.

Obrázky č. 7 – Legerova ulice



Foto: Autor

Místo č. 3

Za místo č. 3 jsem pro oba směry zvolil dva kraje Fügnerova náměstí nad podchody, které náměstím prochází (viz příloha 1, mapa č. 2).

Místu dodává specifický charakter spojení s parkem na náměstí a dva na sebe navazující podchody, které jsou jím vedeny. Samotný park slouží spíše než k pestřejším volitelným aktivitám jen jako místo pro venčení psů obyvatel okolí.

Obrázky č. 8 – Sokolská ulice



Foto: Autor

Zbývající vesměs krátkodobé aktivity se soustřeďují hlavně v okolí výstupů z podchodů, a to především v Legerově ulici, v níž podchod ústí do jedné z bočních ulic, orientované na Vinohrady. Také u hotelů lidé čekají, kouří nebo se rozhodují o cestě. Podchodů tu výrazně využívají cyklisté, kteří pak často pokračují po chodnících obou hlavních ulic. Během dne tudy prochází zejména turisté

a studenti dvou školských zařízení, jež se nachází na konci obou ulic. Kromě rozhovorů, kouření a čekání zde jiné volitelné a společenské aktivity po dobu pozorování neprobíhaly.

Obrázky č. 9 – Legerova ulice



Foto: Autor

Místo č. 4

Místa č. 4 se nachází v přiléhajících parcích na konci obou ulic před Nuselským mostem, konkrétně v prostoru zbylých částí hradeb (viz příloha 1, mapka č. 2).

Park na konci Sokolské nepatří k příliš vyhledávaným místům, přestože nabízí zajímavý výhled na Vyšehrad i posezení na lavičkách. Jeho malé využívání může souviset s tím, že v okolí není mnoho obytných budov a že spojení s protějšími Vinohrady není díky dvojitému podchodu se čtyřmi schodišti příliš pohodlné. Příležitostně sem zamíří lidé venčící psi, anebo se studenti posadí na lavičku. Park

však slouží hlavně jako průchod lidem mířícím na Nuselský most či v opačném směru, někdy také cyklistům.

Obrázky č. 10 – Sokolská ulice

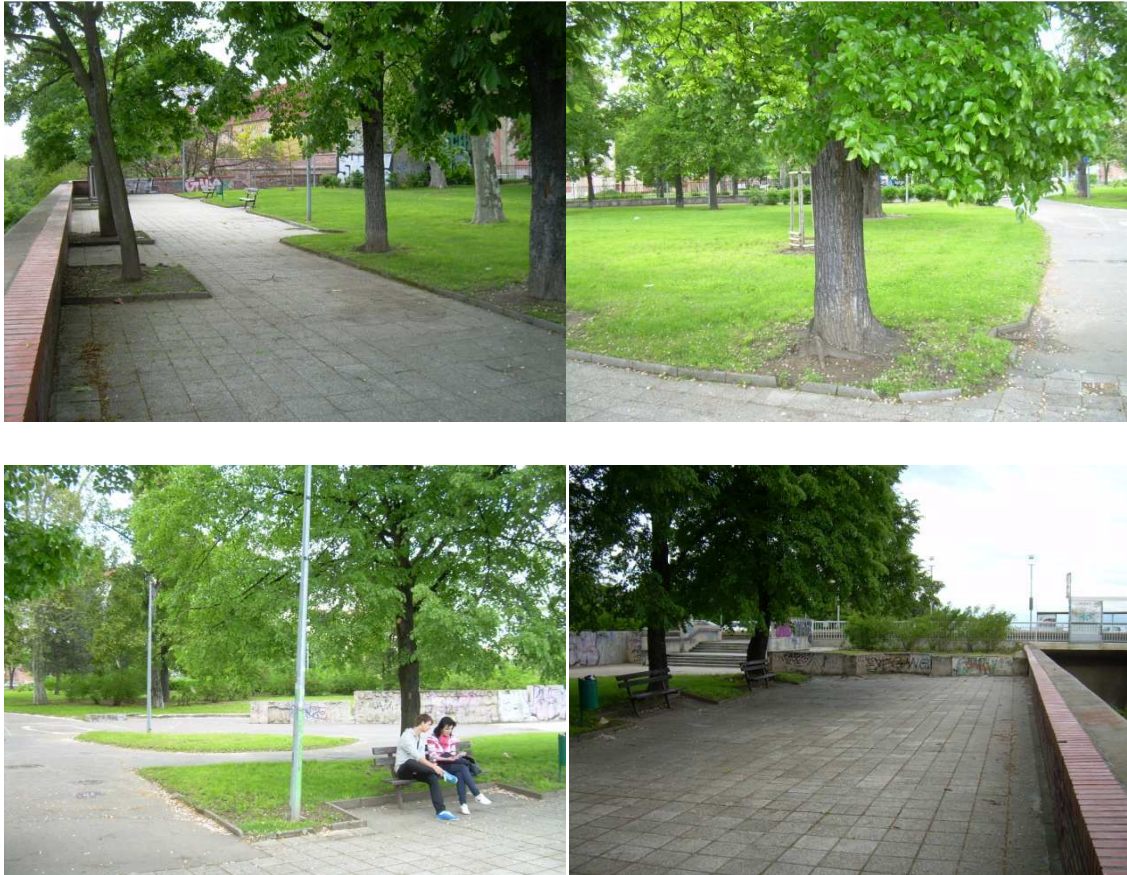


Foto: Autor

Na protější straně, v parku na konci Legerovy, je dění o poznání pestřejší. Musím konstatovat, že jde o místo, kde probíhá nejvíce volitelných či společenských aktivit ve sledovaném prostoru. Kombinace výhledu, možnosti posezení, trávníků a stromů neláká jen turisty a návštěvníky, ale i místní a bezdomovce, kteří zde v podstatě žijí. Navíc tudy prochází frekventovaná cyklostezka přes Nuselský most do centra. Jde o častý cíl lidí venčících psy a turistů a návštěvníků, kteří se dívají z hradeb na druhou stranu údolí. Chodci sem však míří i za posezením, kouřením a povídáním si. V poslední řadě jde o místo, na němž se schází příznivci pouličního parkouru. Ti využívají k tréninku zídky umístěné mezi cestou na most a začátkem parku.

Obrázky č. 11 – Legerova ulice



Foto: Autor

Cyklojízda

V době výzkumu se uskutečnila během jednoho víkendového dne Velká jarní cyklojízda pořádaná zmíněným sdružením Automat. Do akce jsem se zapojil coby její přímý účastník, abych využil zvláštní příležitosti, kdy určitou dobu projížděla zkoumaným prostorem místo proudu automobilů pouze jízdní kola. Soustředil jsem se přitom na reakce obyvatel a návštěvníků lokality.

Zhruba dvě tisícovky cyklistů zamířily na magistrálu za doprovodu policie, která průběžně zastavovala a zase pouštěla automobilovou dopravu. Skupina projela nejprve Sokolskou ulicí na druhou stranu Nuselského mostu, kde se otočila a zamířila zpět Legerovou a pokračovala na Náměstí Míru.

Zaregistroval jsem, že na chodnících se pohybovalo během akce minimum lidí. Zájem vzbudil průjezd cyklistů spíše v několika málo pozorovatelných v oknech domů. Větší ohlas jsem zaznamenal jen u mládeže, která zrovna v parku u Nuselského mostu trénovala parkour. Vzhledem k tomu, že šlo o krátkodobou akci, byl dopad na dění v lokalitě minimální, a proto zřejmě i její konání nebudilo mezi místními větší zájem.

Obrázek č. 12 – Cyklojízda – Sokolská ulice



Foto: René Volfík

4.1.4 Vliv doby a počasí

Během pozorování jsem si ověřil, že na výskyt aktivit a vůbec samotných aktérů v ulicích má vliv počasí, denní doba i rozdíl ve všedních a volných dnech. Při nepříznivém počasí, zejména dešti, se omezují aktivity jen na ty nezbytné, i když především ve všedních dnech jsem při náhlé změně počasí zaznamenal jen pozvolný úbytek chodců. Za to v brzkých ranních hodinách, zhruba do osmé ráno a také večer, se v prostoru vyskytuje obecně málo lidí. O víkendu míří více osob především do parků, kde také dochází k rozmanitějším aktivitám, naopak některé části ulic nejsou tak frekventované. Může to souviset i s tím, že řada obyvatel

odjíždí o víkendu na chatu či za rekreací, což by dokládaly prořídla parkovací místa v bočních ulicích.

4.2 Neformální rozhovory

Po provedení předběžného výzkumu jsem zahájil provádění neformálních rozhovorů. Postupně jsem pokládal více otázek s ohledem na zjištění plynoucí z pozorování. Některé informátory z parků u Nuselského mostu jsem při venčení psů či na lavičkách vídal opakovaně a mluvil s nimi i mimo výzkum. Taková situace v ostatních místech nenastala. Celkem jsem hovořil s 18 informátory různého věku a pohlaví, kteří v ulicích či jejich okolí bydlí, pracují nebo jimi projíždí.

Odpovědi informátorů je možné rozdělit do tří kategorií. První část informátorů, ta nejpočetnější, má spíše negativní vztah k lokalitě, druhé je smířená se situací a hodnotí prostor neutrálně, třetí pak vnímá místo spíše pozitivně. Přehled všech informátorů a jejich výpovědí včetně časového a místního zařazení obsahuje Příloha č. 2.

4.3 Interpretace dat

V této části shrnuji výstupy z pozorování a propojuji je se s odpověďmi z provedených rozhovorů, dohromady pak tyto informace interpretuji vzhledem ke zvoleným výzkumným otázkám.

4.3.1 Vliv nastavení prostoru a bydlení v lokalitě

Gehlova (2000) teorie, že veřejný prostor v místech přizpůsobených automobilům není funkční, protože v něm lidé nerozvíjí vzájemné společenské aktivity a raději tráví čas doma, neplatí pro zkoumanou lokalitu zcela. V určité míře zde ke společenským aktivitám dochází, především tedy v místech, které nejsou v bezprostředním dosahu silnice, jak o tom hovořil třeba informátor L. *„Kolem je jinak míst dost, kde se dá posedět, ale přímo na ulici asi ne. Je to tu spíš jen pro auta,“* uvedl.

Podle části informátorů jde realizovat volitelné aktivity jak v okolí, tak i na obou ulicích. Například informátor B podotkl: *„Dá se jít na Karlák nebo Mírák (Karlovo*

náměstí a náměstí Míru), *tady jsou hospody. Se známýma se potkáme a pokecáme.*“

Začít si totiž třeba povídat v místech, kde čtyřproudá silnice sahá těsně k chodníku, je docela problém, jak jsem si měl možnost ověřit při provádění rozhovorů. Protože intenzita těchto aktivit je takto omezená, tím pádem se zde mohou stěží rozvíjet další společenské aktivity, které by výrazně zvyšovaly přitažlivost či zajímavost místa.

Otázku spojenou s podstatou, zda veřejný prostor definuje spíše jeho materiální nastavení nebo chování aktérů v něm, nechávám otevřenou. Ostatně ani Pospěch (2013) nepožaduje výlučnost jednoho pojetí na úkor druhého, pouze usiluje o vyhýbání se vnímání takového prostoru jako něčeho samozřejmého, předem daného.

Pokud však zpětně uvažuji o prostoru magistrály, domnívám se, že samotný prostor nejvíce ovlivňuje určitý typ aktivity, a to je jízda autem. Avšak zároveň materiální nastavení zkoumaných ulic, tedy široká komunikace s více pruhy a minimem semaforů, k této aktivitě vlastně motivuje a zároveň tím omezuje ty ostatní. *„Asi se tu nedá nic jinýho dělat, mně to nevadí. Mam tu auto, když chci, tak jedu. Lidi si možná myslěj, že tu ty auta nemaj bejt, ale já si myslím, že sem patří, že by přišly obchody o zákazníky,*“ konstatoval třeba informátor R.

Řidičům jako takovým a jejich hlavní aktivitě jsem se však ve své práci nevěnoval. Jednak řízení spadá až na výjimky do kategorie nezbytných aktivit, vliv nastavení prostoru na tuto aktivitu pak vyplývá z výše uvedeného a nedomnívám se, že by bylo nutné ho ověřovat, a to i proto, že drtivá většina řidičů lokalitou jen velmi rychle projede.

Část informátorů bydlí či bydlela přímo ve sledovaných ulicích. U zbývajících jsem se proto také ptal, zda by chtěli v lokalitě bydlet nebo zda by jim tam bydlení v něčem nevadilo. Z odpovědí vyplynulo, že lidé, kteří zde žili či žijí, si na silný provoz a dominanci aut zvykli a nevnímají ji jako velký problém. *„Zvyk je železná košile, když tu budete 45 let, tak si zvyknete,*“ prohlásil například informátor B.

Podobně se vyjádřil také informátor I: *„Já jsem tady hezkou řádku let, člověk si zvykne. Nemůžu si tak naříkat, návštěvy se dřív divily, že to není tak slyšet.“*

Méně smířlivě mluví lidé, kteří ulicemi prochází, projíždí či zde pracují. *„Škola je tu výborná, ale bydlet bych tu nechtěl,“* uvedl informátor D a informátor H tvrdil: *„Určitě bych tam bydlet nechtěl. Asi bych si zvykl, ale trvalo by to, hlavně na ten hluk.“*

Informátorka G rovněž vyslovila přesvědčení, že z obou ulic se řada lidí kvůli intenzitě dopravy odstěhovala. *„V Lublaňský se žije normálně, odsud jsou všichni známí pryč, ten kdo chtěl, toho vystěhovali jinam,“* uvedla. Jiný obyvatel lokality, informátor I, ale uvedenou informaci nepotvrdil: *„Nevím, že by se odtud tolik stěhovali, ale určitě tu přibylo hotelů a kanceláří, možná je vystěhovali odtamtud.“*

I z pozorování vyplývá, že řada domů se zřejmě postupně přeměnila z obytných na kanceláře, hotely a jiná ubytovací zařízení. Patrně tedy skutečně došlo ke snížení počtu obyvatel, respektive namísto stálých se objevili přechodní.

4.3.2 Omezování ostatních aktérů

Z vlastního pozorování i z informací získaných z rozhovorů plyne, že do určité míry jsou v lokalitě omezováni všichni sledovaní aktéři, přestože informátoři, kteří v místě žijí či žili, se většinou necítí být výrazně omezováni. *„Stěžujou si tu na smog, ale ať jdou na vesnici,“* uvedl například informátor B nebo informátorka O konstatovala: *„Nevadí mi to, jsou tu podchody. Je to magistrála. Bydlím naproti a hluk nevnímám.“*

Chodci se však dostávají do problému při přecházení, které se u hlavních ulic soustřeďuje pouze prostřednictvím pouze do dvou podchodů, v části kolem I. P. Pavlova jsou pak přechody řízené semaforem, při křížení bočních ulic lidé mohou využívat přechodů bez signalizace. Na těch ale kvůli častému nedodržování předepsané rychlosti hrozí riziko srážky, jak to například z vlastní zkušenosti popsal informátor D: *„Nejhorší je ten přechod o ulici dál (Tyršova nebo Rumunská), tam*

jsou často bouračky, mě už tam jednou auto nabralo. Je tady hluk, často tu jezdí s houkačkami.“

V místech mezi podchody zase musí chodec přejít frekventovanou víceproudou vozovku, přičemž v dopravní špičce jde rovněž o hazard se zdravím. U invalidních a starších lidí se vysloveně jedná o smrtelné riziko. Chodci jsou omezováni příležitostně i na chodníku, kam zajíždí auta, která jinde nemohou parkovat, nebo je tam chodník zúžen vyhrazenými parkovacími místy.

Další výraznou skupinou, kterou dominance automobilové dopravy ovlivňuje, jsou cyklisté a koloběžkáři. Z pozorování i rozhovorů je patrné, že se pohybují v drtivé většině jen po chodnících, a to přesto, že jim za to hrozí postih. Přesto raději riskují pokutu než nehodu v silném provozu. I pro cyklisty je značně problematické ulice křížovat, na hlavních ulicích též nemají vyznačený zvláštní pruh, který by jim poskytl jistou ochranu. *„Chybí mi tu cyklostezka, je to na zbláznění. Mám to po cestě do práce, jinudy se to nedá vymyslet. Bojím se, až mě tu někdo sundá, a vadí mi ten smrad,“* hodnotil situaci informátor Q.

Lidé jsou omezováni v lokalitě v jistém smyslu i hlukem, který jim může bránit v provádění volitelných aktivit, například rozhovorů, a také znečištěným ovzduším, které zase může způsobovat snahu místo co nejdříve opustit. Výjimku v tomto případě tvoří snad jen parky u Nuselského mostu. Informátoři žijící v lokalitě uvádí, že doma jim hluk nevadí, u ovzduší však taková shoda nepanuje.

„Možná, že vzduch je z hlediska vědeckého špatný a taková dálnice neměla být vedena centrem Prahy. Když byl most (Nuselský) uzavřen, tak to bylo blaho. To bych uvítal ze zdravotních důvodů,“ zmínil se informátor I, informátor J pak uvedl: *„Venkov je venkov. Bydleli jsme v Sokolské, dalo se to. Měli jsme okna do dvora, když člověk vyšel ven, byl to rozdíl.“*

Jednoznačně pak tyto faktory vadí lidem zde zaměstnaným a studujícím nebo cyklistům, jak potvrzuje nejen zmíněný informátor Q, ale i informátorka P: *„Často mě bolí hlava a nedá se tu otevřít okno kvůli hluku a špatnému vzduchu. Lidí, co tu bydlí, z toho musí být unavení.“*

4.3.3 Společenské aktivity v prostoru

Ze zjištění lze konstatovat, že aktivity na bázi volitelnosti a vzájemné společenské interakce, o nichž se zmiňuje Gehl (2000), ve sledované lokalitě probíhají v minimálním množství a jen krátkodobě. Informátoři, kterých jsem se ptal na to, k čemu nebo komu je podle nich prostor přednostně určený, a také, jaké aktivity se zde dají dělat, se vesměs shodovali, že nastavení prostoru předurčuje využití obou ulic jen jako průchozích. Například informátorka K sdělila: *„Lidi se spíš schází většinou na náměstí (Fügnerově), jinak jen prochází. Auta to tu trochu znehodnocují.“* Informátorka P se dokonce domnívá, že *„se tu nic jiného, než jen projít, nedá“*, a informátor A konstatoval: *„Je to jen komunikace pro auta, neseďl bych tu na zahrádce u kafe.“*

Přesto lze pozorovat řadu pozoruhodných kontrastů či téměř extrémních výkyvů. Například v parku u Legerovy ulice přespávají za dobrého počasí na trávniku jen pár metrů od rušné vozovky bezdomovci nebo úsekem sevřeným budovami chodí během hustého provozu příležitostně běhat amatérští sportovci.

Jako nejpestřejší společenská aktivita probíhající v lokalitě se mi jeví provozování pouličního parkouru, tedy překonávání překážek tvořených stavebními prvky a pouličním vybavením. Místem tréninku příznivců této moderní disciplíny je právě park na konci Legerovy ulice, kde se dotyční schází některé dny o víkendu. Jedná se o lidi, kterým místo pro jejich aktivitu vyhovuje. Jde přitom i o vzájemnou interakci, kdy se tito povzbuzují, radí si a navzájem se pozorují při provádění jednotlivých prvků.

Jedna z významných postav této disciplíny v Česku Jan Haluza ji definuje takto: *„Parkour je přirozený trénink těla a mysli, zdokonalený moderními znalostmi a metodami, s cílem stát se všestranně silným člověkem schopným pohybovat se efektivně ve svém přirozeném prostředí (městě, lese, poušti, džungli, moři...) bez jakýchkoliv omezení, ať už vlastního těla či okolních překážek, či dokonce omezení času (rozuměj: věku, stáří)“* (Haluza s.d.). Podle Gehlových tezí (2000) jde tedy

o složitější druh společenské aktivity, sport nebo hru, který může dávat místu smysl a přitažlivost.

Obrázek č. 13 – Parkour, ilustrační foto



Foto: Wikimedia Commons – Alexandre Ferreira

Nelze však opominout ani to, jaký vztah mají k prostoru již zmínění bezdomovci. Ti zde popíjejí alkohol a kouří, často sedí na lavičkách, povídají si, sbírají věci z chodníků a odpadkových košů, občas tam i spí. Pro ně je prostor obou ulic, přesněji parky na obou koncích, doslova oním „obývacím pokojem“, o němž pojednává Šilhánková (2003). „Některý tu jsou spokojený, některý ne. Lidí sem chodí na lavičky. Procházím to tu, a když najdu něco pěkného, tak to sbírám. Kdysi tu byl klid, ale co mi zbejvá,“ shrnul jeden z nich, informátor E, který má údajně byt v jedné z bočních ulic, ale přitom pobývá a přespává v okolí jednoho z parků.

Za volitelnou aktivitu se dá považovat i venčení psů, které je sice z pohledu majitelů psů do jisté míry povinností, na druhou stranu často slouží jako procházka a možnost komunikace s dalšími pejskaři. Aktivita je opět doménou parků, i když lidé k ní využívají i zelené pásy v ulicích.

Pokud jde o cyklistiku, je možné rozlišovat, zda jde o pouhou dopravu, nebo rekreační jízdu. Ale na věc lze jistě nahlížet i jako na spojení obou pohledů, tedy

rekreačního sportu, který lidé využívají čistě prakticky k přesunu mezi dvěma místy. Obě ulice z tohoto pohledu však slouží spíše jen jako průjezdní místo. „Jezdím do práce na kole. Nevnímám ulici jako velkou bariéru, hodil by se rychlejší přechod, po ní (magistrále) bych ani nejel. Nerad se tu zdržuju, jsem zvyklý na čerstvější vzduch. Radši to profrčím,“ prohlásil informátor L.

Shrnu-li své poznatky, pouze již zmíněné parky lze považovat za místa, kde probíhají častější a déle trvající vzájemné společenské aktivity. Ve zbytku lokality jde o daleko omezenější formy, maximálně krátkodobá zastavení s rozhovory, kouření či pozorování.

4.3.4 Ne-místo či anti-místo?

Za anti-místo, jak ho definuje Stanová s Růžičkou (2011), je možné lokalitu označit jen v tom smyslu, že některé úseky obou ulic nejsou pro chodce vůbec přívětivé, což platí hlavně pro část u Nuselského mostu, kde lidem brání v přecházení i betonová zídka.

O něco bližší je Augého pojetí ne-místa, ovšem rovněž s jistým omezením. Lidé v lokalitě žijí, pracují a ulice běžně používají, a je třeba konstatovat, že v nich lidé provádějí i jiné, než jen nezbytné aktivity typu chůze nebo čekání. „Auta do města patřej, nemůžu říct, že bych se tý ulici vyhýbal, jen proto, že je rušná. Scházeli jsme se tam taky s kamarády, povídali si...“,“ zmínil se informátor J. Podle informátora F jen zkrátka nelze mít velká očekávání. „Že by tu bylo korzo..., to není lázeňský město,“ myslí si.

Poněkud složitější to je s identifikací s daným místem. Pokud jde o místní, u nich je z odpovědí patrné, že s lokalitou svoji identitu určitým způsobem spojují a že pro ně má význam. Jen díky proměně hlavních ulic v 70. letech došlo k přesunu společenského dění, jak se o tom zmínila například informátorka G: „Vrátila jsem se sem po třiceti letech, místo scházení bylo na Fügnerově náměstí, kde byla cukrárna. Provoz tu před 50 lety vůbec nebyl. (...) Ve vedlejší ulici není nic slyšet, ta večer žije, jsou tam restaurace.“

Pro návštěvníky a lidi, kteří místem jen projíždí, však má lokalita spíše jen průchozí charakter. Zajímavou tezi v tomto smyslu nabízí opět výpověď informátora, kterého jsem označil písmenem F: *„S tím se nedá nic dělat, to je v každém velkém městě, každé vezme auto místo kola nebo metra, já byl ale taky takovej. (...) Tuhle část je nejlepší profičet a zapomenout.“*

Vzhledem k uvedenému bych tedy lokalitu označil nejspíš za skutečné místo a nikoliv ne-místo, za veřejný prostor, který je však silně přizpůsoben jedné aktivitě na úkor všech ostatních.

5 Závěr

Na závěr bych nejprve upozornil na fakt, že některé výzkumné postupy a zaměření jsem v průběhu výzkumu upravoval s ohledem na řešení vyvstalých nejasností, problémů a nových poznatků. Zjistil jsem například, že všímat si osob, které pouze prochází, nemá velkou vypovídací hodnotu, protože jde o nejčastější a pouze nezbytnou činnost, poté jsem se proto zaměřil hlavně na další, méně časté aktivity, které ale byly pro práci o to relevantnější. Při realizaci rozhovorů jistou dobu trvalo, než se mi podařilo vybrané jedince vhodně oslovit, aby vůbec zastavili a vyslechli si, o co se mi jedná. Předpoklad, že stačí oslovovat lidi na jednotlivých místech pozorování, se ukázal jako lichý, spíše bylo třeba za dotyčnými přijít a důkladně jim vysvětlit mé záměry. Také jsem postupně více konkretizoval kladné dotazy. Musím též konstatovat, že zapisování má přeci jen nevýhodou v jistém narušení plynulosti rozhovoru a v omezení soustředěnosti na kladení dotazů.

Provádění samotného výzkumu bylo vzhledem k délce obou ulic zvláště při několikerém procházení i fyzicky náročné, téměř většinu dobu trvání výzkumu mi činnost komplikovalo také proměnlivé počasí. Nejistotu ve mně též opakovaně vyvolávala otázka vhodné délky pozorování, nicméně v průběhu výzkumu se ukázalo, že po provedení delších pozorování mezi 30 až 45 minutami se situace, respektive aktivity, začínají v jednotlivých místech opakovat, a tak se poté jako dostačující jevíly i kratší intervaly. Zároveň uvádím, že se mi nepodařilo pohovořit s mladíky, kteří u magistrály trénují parkour. Uvědomuji si, že výpovědi těchto aktérů by byly pro práci přínosem. Na druhou stranu jsem oslovil poměrně širokou škálu informátorů různého věkového složení, kteří v lokalitě bydlí, pracují, navštívili jí nebo tam projíždí, tedy jako cyklisté. Z jejich názorů se mi podařilo získat poměrně ucelený přehled o jejich vnímání daného prostoru.

Domnívám se, že vytčené cíle, tedy posouzení vlivu nastavení prostoru na život v místě, se mi podařilo splnit. Konstatuji, že nastavení prostoru magistrály odpovídá úvahám Shellerové a Urryho (2000) o rozhodujícím významu automobilové dopravy ve městech, a dospěl jsem ke zjištění, že podoba magistrály ovlivňuje život v jejím bezprostředním okolí velmi významně, jak tedy

z materiálního pohledu, kdy neatraktivní a jednostranně uzpůsobené prostředí magistrály odrazuje lidi od provádění vícero typů aktivit, o čemž pojednávají Gehl (2000) a Šilhánková (2003), tak pokud jde o nemateriální nastavení dle Pospěcha (2013) určené aktivitou řidičů, kteří omezují ostatní a dávají prostoru jistý význam. Nicméně přestože nastavení prostoru často redukuje aktivitu účastníků na pouhé anonymní míjení, o němž se zmiňuje Keller (1998), rozhodně takovou tezi nelze přijmou bezvýhradně, jelikož zde dochází i k řadě dalších, významnějších aktivit. Přes jejich omezování v daném prostoru jsou, nebo možná lze říci chtějí být. Snad jen jejich protagonisté čekají, až budou moci své aktivity rozvinout. Vždyť z výpovědí informátorů vyplývá, že v okolních ulicích probíhají pestřejší společenské aktivity, a přitom je to pouhých pár desítek metrů od tolik frekventované ulice. Změnu by mohlo přinést například řešení, o kterém pojednává Hamilton-Baillie (2008), tedy uzpůsobení prostoru s ohledem na potřeby všech účastníků spolu s proměnou celkově málo přívětivého prostředí magistrály.

6 Použité zdroje

Arendtová, Hannah. 2007. *Vita activa neboli O činném životě*, Praha: Oikoymenh.

Aleš, Dominik, Brázda Tomáš, Flegl Jan, Ondřej Zemánek. 2012. *Urbanistická analýza severojižní magistrály. Úsek Nové město – Vinohrady*. [online] Praha: Útvar rozvoje hlavního města Prahy. [cit. 8. 5. 2013]. Dostupné z: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/542/urbanisticka-analyza-severojizni-magistraly-usek-nove-mesto-vinohrady>>

Augé, Marc. 1995. *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London: Verso Books.

Burianová, Adéla. 2011. *Veřejný prostor ve městě. Sociální aspekty a návrhy pro funkční městské plánování na příkladu Prahy*. Diplomová práce. Praha: Přírodovědecká fakulta UK.

Čablová, Markéta et al. 2011. *Kvalitní veřejné prostory. Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství.

Ezzeddine, Petra et al. s.d. „Etika výzkumu“. *E-learningový kurz Úvod do společenskovedních metod 2009/2010* [online] Praha: Fakulta humanitních studií UK. [cit. 17. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://moodle.fhs.cuni.cz/course/view.php?id=614>>

Dvořáková, I. et al. 2011. *Znečištění ovzduší na území české republiky v roce 2011*. [online] Praha: Český hydrometeorologický ústav – Úsek ochrany čistoty ovzduší. [cit. 8. 5. 2013]. Dostupné z: <<http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/groc/gr11cz/kap241.html>>

Gehl, Jan. 2000. *Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství.

Hamilton-Baillie, Ben. 2008. „Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic“. *Built Environment* 34 (2): 161–181.

Havlíčková, Barbora. 2012. *Veřejné prostory v suburbii. Případová studie v zázemí Prahy*. Bakalářská práce. Praha: Přírodovědecká fakulta UK.

Heřmanský, Martin. s.d a. „Kvalitativní analýza dat“. *E-learnigový kurz Úvod do společenskovědních metod 2009/2010* [online] Praha: Fakulta humanitních studií UK. [cit. 15. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://moodle.fhs.cuni.cz/course/view.php?id=614>>

Heřmanský, Martin. s.d b. „Pozorování při zkoumání sociálního prostředí“. *E-learnigový kurz Úvod do společenskovědních metod 2009/2010* [online] Praha: Fakulta humanitních studií UK. [cit. 14. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://moodle.fhs.cuni.cz/course/view.php?id=614>>

Hendl, Jan. 2005. *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál.

Keller, Jan. 1998. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.

Kunčák, Milan. 2008. „Problém jménem Severojižní magistrála“. *4stav.cz* [online] 11. 12. 2008. [cit. 11. 3. 2013]. Dostupné z: <http://www.4stav.cz/problem-jmenem-severojizni-magistrala-cast-1_4c2554>

Matějů, Martin. 2003. „Město a veřejný život“. *Český lid* 90 (3): 225–228.

Městský okruh. s.d. a. *Vznik a historie městského okruhu*. [online] Praha: Satra s.r.o. [cit. 13. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/vznik-a-historie-mestskeho-okruhu/>>

Městský okruh. s.d. b. *Historický vývoj názorů na uspořádání komunikační sítě*. [online] Praha: Satra s.r.o. [cit. 8. 5. 2013]. Dostupné z: <<http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/historie-nadrazene-komunikacni-site/historicky-vyvoj/>>

Michl, Tomáš. 2012. *Veřejný prostor: využití náměstí v centru Prahy*. Bakalářská práce. Praha: Přírodovědecká fakulta UK.

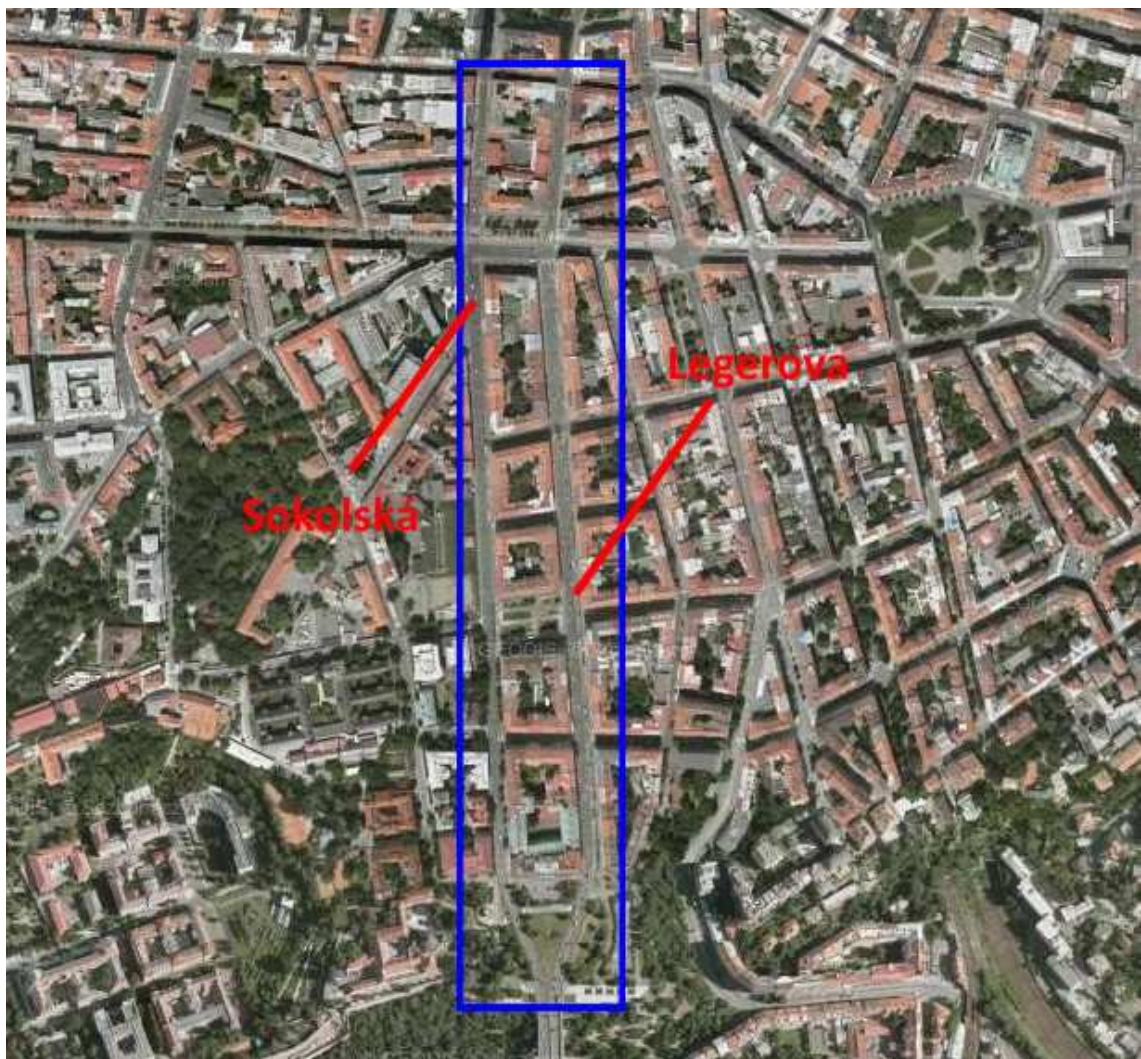
Haluza, Jan. s.d. *Co je parkour?* [online] Parkour.cz. [cit. 8. 5. 2013]. Dostupné z: <<http://www.parkour.cz/co-je-parkour/>>

Praha 1. s.d. *Legerova*. [online] Praha: Úřad městské části Praha 1. [cit. 9. 5. 2013]. Dostupné z: <<http://www.praha1.cz/cps/praha-1-legerova.html>>

- Pospěch, Pavel. 2013. „Městský veřejný prostor: interpretativní přístup“. *Sociologický časopis* 49 (1): 75–100.
- Sdružení Auto*mat. s.d. *Magistrála*. [online] Praha: Sdružení Auto*mat. [cit. 28. 4. 2013]. Dostupné z: <<http://www.auto-mat.cz/aktivity/magistrala/>>
- Sokol Pražský. s.d. *Historie budov Sokola Pražského*. [online] Praha: Tělocvičná jednota Sokol Pražský. [cit. 9. 5. 2013]. Dostupné z: <<http://www.sokolprazsky.cz/historie.php?section=budovy>>
- Shellerová, Mimi, Urry John. 2000. „The City and the Car“. *International Journal of Urban and Regional Research* 24: 737–757.
- Stanová, Magda, Růžička Michal. 2011. „Beton a automobil vs. společnost v San Francisku“. *Třetí město*. Brno: Masarykova univerzita.
- Šilhánková, Vladimíra. 2003. *Veřejné prostory v územně plánovacím procesu*. Brno: Vysoké učení technické v Brně
- Topp, Harmut, Pharoah Tim. 1994. „Car-free city center“. *Transportation* 21: 231–247.
- Útvar rozvoje hlavního města Prahy. 2010. *Série studií ÚRM z posledního období zabývajících se tématem nejvýznamnější pražské severojižní cesty*. [online] Praha: Útvar rozvoje hlavního města Prahy. [cit. 28. 4. 2013]. Dostupné z: <<http://www.urm.cz/cs/clanek/335/humanizace-severojizni-magistry>>
- Vaňková, Markéta. s.d. „Verbální techniky dotazování“. *E-learnigový kurz Úvod do společenskovědních metod 2009/2010* [online] Praha: Fakulta humanitních studií UK. [cit. 15. 3. 2013]. Dostupné z: <<http://moodle.fhs.cuni.cz/course/view.php?id=614>>

Příloha č. 1 – Zkoumaný prostor

Mapka č. 1 – Letecký snímek obou ulic a ohraničení zkoumaného prostoru



Zdroj: Mapy.cz, upraveno autorem

Mapka č. 2 – Vyznačení míst pozorování, náměstí I. P. Pavlova a Nuselského mostu



Zdroj: *Mapy.cz, upraveno autorem*

Příloha č. 2 – Výpovědi informátorů

17. dubna, 7.35

A – muž kolem 40-ti let, pracuje v ředitelství hasičů, č. 1 – Sokolská

„Nemělo by to tu být, jde o historickou stavbu. Je tu hustý provoz na centrum. Kdysi tu bydlela kamarádka, lidi se tu vystěhovávají a místo toho vznikají hotely. Musíme mít klimatizaci (v zaměstnání), je to jen komunikace pro auta, neseděl bych tu na zahrádce u kafe.“

17. dubna, 7.58

B – muž kolem 65-ti let, pracuje zde a bydlel tu, č. 2 – Sokolská

„Stěžují si tu na smog, ale ať jdou na vesnici. Dá se jít na Karlák nebo Mírák (Karlovo náměstí a náměstí Míru), tady jsou hospody. Se známýma se potkáme a pokekáme. Zvyk je železná košile, když tu budete 45 let, tak si zvyknete.“

17. dubna, 8.06

C – žena kolem 60-ti let, řádová sestra z nedalekého kláštera, č. 3 – Legerova

„Zeleň tu je (na Fügnerově náměstí), máme možnosti jako obchody, některé domy jsou opravené. Podchod je lepší, aby se nestalo neštěstí, pro nemocný je to ale hrozný. Lepší by byl semafor (přechod). Kdybych tu bydlela, tak si zvyknu. Mladším sestrám to vadí.“

17. dubna, 8.29

D – dva mladíci kolem 15-ti let, studují v Sokolské jazykovou školu, č. 3 – Sokolská

První – „Nejhorší je ten přechod o ulici dál (Tyršova nebo Rumunská), tam jsou často bouračky, mě už tam jednou auto nabralo. Je tady hluk, často tu jezdí s houkačkama.

Druhý – „Nic bezpečného se tady dělat nedá. Škola je tu výborná, ale bydlet bych tu nechtěl.“

17. dubna, 8:47

E – muž kolem 65-ti let, invalida žijící v parku, č. 4 – Sokolská

„Bydlím tu od roku 1944, od narození. Některý tu jsou spokojení, některý ne. Lidi sem chodí na lavičky. Procházím to tu, a když najdu něco pěkného, tak to sbírám. Kdysi tu byl klid, ale co mi zbejvá. Ten podchod je špatně vymyšlený.“

17. dubna, 9:11

F – muž kolem 50-ti let, venčí psa a bydlí v nedaleké ulici, č. 4 – Legerova

„Je to tu frekventovaný jak blázen. Záleží, kde přesně jste, bydlím v Záhřebský, tady bych bydlet nechtěl. S tím se nedá nic dělat, to je v každém velkém městě, každé vezme auto místo kola nebo metra, já byl ale taky takovej. Že by tu bylo korzo – to není lázeňské město. Tuhle část je nejlepší profičet a zapomenout.“

17. dubna, 9:24

G – žena kolem 70-ti let, venčí psa a bydlí v přilehlé ulici, č. 4 – Legerova

„Tam bydlí strašně málo lidí (v Legerově ulici). Pamatuju se, když tu byla tramvajová smyčka, bylo to tu jiné. Vrátila jsem se sem po třiceti letech, místo scházení bylo na Fügnerově náměstí, kde byla cukrárna. Provoz tu před 50 lety vůbec nebyl. V Lublaňský se žije normálně, odsud jsou všichni známí pryč, ten kdo chtěl, toho vystěhovali jinam. Ve vedlejší ulici není nic slyšet, ta večer žije, jsou tam restaurace.“

19. dubna, 9:36

H – mladík kolem 15-ti let, návštěvník z Opavy, č. 4 – Legerova

„Je to rozdíl (oproti Opavě), víc lidí a víc aut, večer je tady hodně mladých, i v ulicích, tady v parku mě chtěli napadnout. Těm hlavním ulicím se spíš vyhýbám, chodím vedlejší ulicemi, určitě bych tam nechtěl bydlet. Asi bych si zvykl, ale trvalo by to, hlavně na ten hluk.“

19. dubna, po 9.45

I – muž kolem 80-ti let, bydlí v Legerově ulici, mezi č. 3 a 4

„Já jsem tady hezkou řádku let, člověk si zvykne. Nemůžu si tak naříkat, návštěvy se dřív divily, že to není tak slyšet. Když potkám známého, popovídáme si. Možná, že vzduch je z hlediska vědeckého špatný a taková dálnice neměla být vedena centrem Prahy. Když byl most (Nuselský) uzavřen, tak to bylo blaho. To bych uvítal ze zdravotních důvodů. Když jsem se sem stěhoval v roce 1963, tak byla ale člověk rád, že něco měl. Nevím, že by se odtud tolik stěhovali, ale určitě tu přibylo hotelů a kanceláří, možná je vystěhovali odtamtud.“

19. dubna, kolem 10.30

J – muž kolem 25-ti let, roznáší v lokalitě poštu, č. 3 – Sokolská

„Venkov je venkov. Bydleli jsme v Sokolské, dalo se to. Měli jsme okna do dvora, když člověk vyšel ven, byl to rozdíl. Auta do města patřej, nemůžu říct, že bych se tý ulici vyhýbal, jen proto, že je rušná. Scházeli jsme se tam taky s kamarády, povídali si...“

19. dubna, kolem 13.23

K – dívka kolem 18-ti let, studuje v Legerově ulici, č. 3 – Legerova

„Je tedy hodně aut, špatný vzduch a hlučno. Lidi se spíš schází většinou na náměstí (Fügnerově), jinak jen prochází. Auta to tu trochu znehodnocují.“

24. dubna, kolem 7.57

L – muž kolem 30-ti let, cyklista, pracuje poblíž, podchod u č. 4 - Legerova

„Jezdím do práce na kole. Nevnímám ulici jako velkou bariéru, hodil by se rychlejší přechod, po ní (magistrále) bych ani nejel. Nerad se tu zdržuju, jsem zvyklý na čerstvější vzduch. Radši to profrčím. Kolem je jinak míst dost, kde se dá posedět, ale přímo na ulici asi ne. Je to tu spíš jen pro auta.“

24. dubna, 8.34

M – žena kolem 80-ti let, jde k zubaři v ulici, č. 1 – Legerova

„Je to hrozný, slyšíte ten hluk. Já jsem nemocná ... spíš se ptejte lidí, co tu bydlí.“

27. dubna, 17.10

N – muž kolem 40-ti let, turista, bydlí v hotelu v Sokolské, č. 3 – Sokolská

„Je tady hodně dopravy, ale pro nás to není problém, jsme alespoň v centru. Možná, že o víkendu tu není takový provoz. Bydlíme v pátém patře, možná, že kdybychom bydleli níž, že by to bylo horší. Je lepší, když jsou dálnice kolem města.“

27. dubna, 17.18

O – žena kolem 20-ti let s dítětem v kočárku, bydlí nedaleko, č. 4 – Sokolská

„Nevadí mi to, jsou tu podchody. Je to magistrála. Bydlím naproti a hluk nevnímám. Lidi tu seděj na lavičkách v parcích.“

29. dubna, 16.47

P – žena kolem 40-ti let s malým dítětem, pracuje v ulici, č. 2 – Legerova

„Často mě bolí hlava a nedá se tu otevřít okno kvůli hluku a špatnému vzduchu. Lidi, co tu bydlí, z toho musí být unavení. Asi se na to dá zvyknout. Myslím, že se tu nic jiného, než jen projít, nedá.“

29. dubna, 17.54

Q – muž kolem 35-ti let, cyklista, mezi č. 3 a 4 - Legerova

„Chybí mi tu cyklostezka, je to na zbláznění. Mám to po cestě do práce, jinudy se to nedá vymyslet. Bojím se, až mě tu někdo sundá, a vadí mi ten smrad. Dokud budou jezdit lidi autem do práce, nic se s tím neudělá. Ani by mě nenapadlo, se tu posadit.“

29. dubna, po 18. hodině

R – muž kolem 25-ti let, bydlí tu 3 měsíce, mezi č. 2 a č. 3 – Sokolská u I. P. Pavlova

„Přes okna to ani neslyším. Asi se tu nedá nic jinýho dělat, mně to nevadí. Mam tu auto, když chci, tak jedu. Lidi si možná myslej, že by tu ty auta nemaj bejt, ale já si myslím, že sem patří, že by přišly obchody o zákazníky. Patří to nějak k Praze.“