

Posudek bakalářské práce

Michal Kalina, DiS.

Veřejný prostor a automobilová doprava v Praze:

Kvalitativní výzkum magistrály na území Prahy 2

Fakulta humanitních studií University Karlovy v Praze

bakalářské studium humanitní vzdělanosti, 2013

Úvod

Doprava je mezi společenskými oborovými (resortními) činnostmi na druhém místě v žebříčku poškozovatelů životního prostředí (za energetikou a spolu s chemizací). V hodnocení vlivu na utváření sociálního prostředí je z uvedených oborů na místě prvním. Veřejný prostor je v současné komunikační (informační) epoše dominantním jevem jak svým významem, tak z hlediska způsobů, jimiž je postupně deformován (privatizován, vyvlastňován z původních funkcí, „vybydlován“, křiven proti původnímu smyslu). Platí to jak obecně, pro veřejný prostor v obecném (přeneseném) slova smyslu, tak pro veřejný prostor fyzický (architektonický, urbánní, krajinný; místo). Takřka všechny dosavadní prostředky, které vlastní dopravní problémy i dopady dopravy řeší, mají většinou charakter pouze dočasný a s jistým časovým odstupem dokonce generují nárůst dopravy. Jistá míra soužití s dopravou v prostředí a její neoddělitelnost od veřejného prostoru jsou tedy evidentní. Je tedy proto i velmi užitečné zabývat se jak skromněji řešením dopravní problematiky (mobility management), tak koncepčněji řešením fungování společnosti z hlediska vytváření a naopak vědomého omezování dopravních nároků, poptávky po dopravě (transport demand). Předkládaná práce, která „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.“ (str. 3) může být dílčím, ale významným argumentem pro naléhavost hledání celkového řešení. Volba tématu, ale i drobnokresebné měřítko a použité kvalitativní metody práce v moři kvantifikací a „exaktních“ argumentů zasluhují proto samy o sobě uznání.

1. Obsahová stránka

Práce je logicky a dostatečně podrobně členěna. V Úvodu autor neuvádí jen do problematiky, ale vysvětluje i motivace, výzkumné otázky a cíle práce. Formální výtka (nikoli zásadní) se týká toho, že již v Abstraktu a pak právě zde je uveden hlavní záměr práce („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).“ [str. 8]) a dokonce i subotázky (str. 8). Nikde jinde není výzkumný problém (nebo otázka) školsky explicitně formulován, např. v kapitole o metodice, jež je naopak zpracována přímo příkladně. Výtka není závažná, protože záměr je jasný; drobná nejasnost zůstává jen u pojmů „nastavení veřejného prostoru“ a „konstrukce veřejného prostoru“. Je mezi uvedenými pojmy nějaký obsahový rozdíl?

Teoretický oddíl práce začíná logicky kapitolou „Historie a současnost zkoumaného prostoru“; snad by bylo plynulejší pokračovat také obecným výkladem druhého ze dvou zásadních pojmů, kapitolou „Veřejné a soukromé, veřejný prostor“ a teprve pak pokračovat možnostmi „Humanizace magistrály“, která by neměla být jen „Veřejným prostorem pro automobily“.

Přechod mezi teoretickou částí a popisem vlastního empirického výzkumu („Pozorování“ a „Neformální rozhovory“ tvoří oddíl „Metodika výzkumu“; po „Interpretaci dat“ následuje „Závěr“.

2. Práce s literaturou

Výběr titulů obsahuje jedno cizojazyčné dílo a dva cizojazyčné články, což není mnoho, ale na bakalářskou práci to asi postačuje. Rovněž klíčová témata (veřejný prostor a doprava a magistrála) jsou v literatuře v základním, byť nutně subjektivním výběru zastoupena. Velmi dobře (viz i dále) je pokryta literatura metodologická. Tituly jsou v bibliografii uspořádány abecedně, možná by větší přehlednosti prospělo třídění podle uvedených tří okruhů. Kalina dovede své prameny dobře využít, bezpečně rozlišuje interpretaci, parafrázi a citaci, dokladuje je v rámci citačních zvyklostí a odlišuje od vlastního tvůrčího vkladu. Zvládnutí textu je pro potřebu diplomní práce plně postačující, rovněž poznámkový a citační aparát požadavkům na bakalářskou práci odpovídá.

3. Formální stránka

Práce obsahuje český abstrakt (chybí abstrakt anglický) a bibliografii, v úvodu nacházíme i klíčová slova, rovněž jen česky. V textu a v příloze č. 1 je dobře (a zcela nezbytně) fotograficky zdokumentováno prostředí, v příloze č. 2 rozhovory s respondenty. Není však jasné, zda jde o úplné přepisy (rozhovory by pak byly velmi stručné) nebo o jakýsi ilustrativní výběr (ve výzkumu tohoto typu by však měly být úplné přepisy). Ostatní možné náležitosti chybějí (od věci by nebyl ani přehled relevantní legislativy, seznamy zkratk nebo tabulek by měly minimální nebo nulový obsah; rovněž seznam dvou příloh není nezbytný).

Text je po jazykové stránce poměrně korektní. Pochvalu rozhodně zaslouží lapidární styl, který neutápí souvislosti v dlouhých souvětích, ale směřuje ve stručných větách vždy k momentálnímu hlavnímu jasnému sdělení. Bohužel však není prost překlepů a gramatických chyb, občas chyb v interpunkci. (namátkou: „Lousi Légerovi“ (str. 10); „Realizována byla v 70. letech ale nakonec jen magistrála vedená přes městskou část Praha 2 a“ (str. 11); výsledky několika měst, které... (str. 16); „Tomáš Michla“ (str. 18); městskou částí“ (str. 23); vozidla vytváří (str. 24); „vyjma autobusu objíždějící“ (str. 24); „jsou vyznačené zvláštní parkovací místa“ (str. 25); „kteří však jen prochází“ (str. 26); „se schází příznivci“ (str. 33); „například pro staršího člověka je to beztak poměrně nebezpečné.“ (str. 29); ojediněle psaní „Automat“; „dokládaly prořídla parkovací místa“ (str. 36); „podotknul“ (str. 36); „má přeci jen nevýhodou“ (str. 44); navštívili jí (str. 44); „tezi nelze přijmou“ (str. 45)).

Rovněž typografické zpracování je na přijatelné úrovni. Rozsah 45 stran plus přílohy plus 2 strany formuláře dotazníku naplňuje požadavek na bakalářskou práci.

4. Celkové hodnocení

To, že Michal Kalina podrobněji nepopsal a nevysvětlil koncepty původního pravoúhlého roštového systému dopravních tříd, který byl do Prahy jako přirozeně rostlého městského organismu implantován násilně, jeho nefunkční kombinaci s radiálním systémem a rozumný koncept radiálně okružního systému, který je jednak stále nedokončený a jednak by měl být posílen řadou opatření, především omezujících dopravu v centru a v klidových zónách, je pro hodnocení práce irelevantní, protože práce se jimi prostě meritorně nezabývá. Snad pak mohly být podrobněji diskutovány koncepce, jež stavějí dopravu dokonce do role organizátora a diktátora podoby města (veřejného prostoru; futurismus, lineární město, liniové vesnice). Hlavně by se však Kalina měl zabývat hlouběji koncepcí veřejného prostoru, jeho podob a konceptem *místa*. Ty v jeho práci zásadní roli hrají.

Je však nezbytné nejprve vyslovit zásadní postoj. Mohl by mít podobu *chybí – šlo by* a jen diskuse pohledů na oba pojmy by uživila několik diplomových prací. Proto však právě také

nemá smysl vytýkat autorovi, že v práci něco chybí; důležitější je posoudit, zda materiál, který v rešerši sebral a použil, nějak „funguje“ v empirické části.

Přesto nebo právě v rámci toho je nutné přece jen vytknout alespoň dva deficity. Podrobnější diskusi veřejného prostoru včetně kvazi-prostoru atd. (za všechny autory např. Joanna Erbel), k němuž magistrála patří, protože zásadně omezuje svobodnou volbu použití tohoto prostoru (ke komunikaci, interakci a řadě dalších funkcí). Veřejný prostor totiž není jen „místo, kam lze vstoupit bez poplatku a setrvat libovolně dlouho“ (volně dle britské Wikipedie; třeba hrob... [IR], ale fyzické nebo virtuální prostředí, kde spolu vstupují do styku lidé záměrně i náhodně bez vlastní volby a využívají jej především ke komunikaci, interakci a sdílení. Používá-li autor Vladimíru Šilhánkovou, jež pracuje se zásadními podmínkami konstituce místa, totiž s orientací a identifikací, neměl by vypustit Martina Heideggera a z něho vycházejícího obdivovatele Christiana Norberga-Schulze. Podobně bude poučený čtenář postrádat výklad a rozbor teoretických pojmů, na nichž je však v poslední době založen dosti intenzivní empirický výzkum: sense of place, place attachment, place identity a place dependence (např. Kyle, Rollero, de Piccoli, Lewicka, Stedman).

Přesto: Kalina si pro účel práce stipulativně vymezil pracovní pojmový prostor a v jeho rámci citlivě a vnímavě provedl svědomitě připravený „měkký“ kvalitativní výzkum. Podrobný popis, výklad a pravděpodobně i skutečné dodržení jeho metody dává výborné vysvědčení nejen autorovi, nejen jeho jistě inspirativnímu vedoucímu práce, schopného jít do výzkumné miniaturny (minéno jasně pozitivně), ale také autorům metodologických kursů bakalářského studia (Heřmanský). Výzkum přinesl data, z nichž se snad dalo v zobecněné podobě vytěžit ještě víc, na druhé straně je možné chválit, že se autor při dobrých interpretacích držel při zemi. Jako průkaz nabytých znalostí a dovedností proto jeho bakalářská práce nepochybně plně vyhovuje. Co vymezil teoreticky, není úplně; ale to, co si vymezil, spolu s metodou přináší empirický výsledek a v interpretaci „funguje“.

S přihlédnutím k uvedeným drobným nedostatkům, ale zejména vzhledem k nesporným kladům, věcnosti výkladu (vč. teoretického textu) a především metodě **doporučuji diplomní práci k obhajobě a navrhuji hodnocení „výborně“**.

Otázky pro oponentní řízení: zde nemá smysl dále konkretizovat. Námětů bylo nadhozeno dost, očekávám zajímavou diskusi u obhajoby.