

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2015

Erika Janatová

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta
Katedra sociologie

Percepce prostoru vlakového nádraží v Hradci Králové a jeho okolí studenty VŠ
Bakalářská práce

Autor: Erika Janatová
Studijní program: B6703 Sociologie
Studijní obor: Sociologie obecná a empirická
Vedoucí práce: Mgr. Petr Vašát, Ph.D.

Hradec Králové, 2015

Zadání bakalářské práce

Autor: Erika Janatová

Studium: F12601

Studijní program: B6703 Sociologie

Studijní obor: Sociologie obecná a empirická

Název bakalářské práce: **Percepce prostoru vlakového nádraží v Hradci Králové a jeho okolí studenty VŠ**

Název bakalářské práce A): University Student's Perception of Space of Railway Station in Hradec Kralove and Its Surroundings

Anotace:

Tématem bakalářské práce bude specifické vnímání prostoru Hlavního nádraží v Hradci Králové a okolí jeho uživateli, konkrétně VŠ studenty. Cílem práce bude zmapovat aktivity studentů spojené s tímto prostorem a významy, které dané lokalitě připisují. Práce se konkrétně zaměří na zodpovězení následujících výzkumných otázek. Jak studenti vnímají prostor nádraží a jeho okolí? Jak tento prostor a jeho části hodnotí z hlediska funkce a estetiky? Jakým aktivitám se zde věnují a jak tento prostor tyto aktivity ovlivňuje? K tomu práce využije kvalitativní metodologii, tj. konkrétně semi-strukturované rozhovory a ?go-along? výzkumnou strategii. Teoreticko-konceptuálně bude práce čerpat ze sociologie prostoru a (fenomenologické) geografie místa. Literatura: Cresswell, T.. 2004. Place: a short introduction. Oxford: Blackwell Publishing. Disman, Miroslav. 2011. Jak se vyrábí sociologická znalost. Praha: Karolinum. Galčanová, L., R. Osman, B. Vacková. 2011. ?Prostor ?před nádražím? v Brně ? perspektiva chodce.? Urbanismus a územní rozvoj 14 (5): 17-25. Low, S. M., D. Lawrence-Zú?iga. 2003. The Anthropology of Space and Place. Oxford: Blackwell Publishing. Musil, J. 1967. Sociologie soudobého města. Praha: Svoboda. Silverman, D. 2005. Ako robiť kvalitatívny výskum. Bratislava: Ikar. Vacková, B., L. Galčanová, S. Ferenčuhová. 2011. Třetí město. Brno: Masarykova univerzita. Vávra, J. 2010. ?Jedinec a místo, jedinec v místě, jedinec prostřednictvím místa.? Geografie 115 (4): 461-478.

Garantující pracoviště: Katedra sociologie,
Filozofická fakulta

Vedoucí práce: Mgr. Petr Vašát, Ph.D.

Oponent: Mgr. Josef Bernard, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 12.6.2014

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala pod vedením Mgr. Petra Vašáta, Ph.D. samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 25. 4. 2015

Erika Janatová

Anotace

JANATOVÁ, ERIKA. 2015. *Percepce prostoru vlakového nádraží v Hradci Králové a jeho okolí studenty VŠ*. Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové. 90 pp. Bakalářská práce.

Tato bakalářská práce se zabývá specifickým vnímáním prostoru Hlavního nádraží v Hradci Králové a jeho okolí jeho uživateli, konkrétně studenty vysokých škol. Cílem práce je zmapovat významy, které studenti této lokality připisují a aktivity, kterým se zde věnují. Kromě samotného popisu těchto aktivit si práce klade za cíl zjistit, jak tento veřejný prostor tyto aktivity ovlivňuje a jak studenti tento prostor a jeho konkrétní části vnímají a hodnotí z funkční a estetické stránky. Práce je členěna do čtyř hlavních kapitol. První popisuje stav dosavadního poznání ve zkoumaném tématu. Druhá obsahuje základní teoretická východiska práce a zahrnuje především hlavní pojmy a koncepty, které se s percepcí prostoru pojí. Třetí kapitola se věnuje metodice výzkumu, který probíhal kvalitativní formou pomocí semi-strukturovaných rozhovorů, mentálního mapování a výzkumné strategie „go-along“. Čtvrtou, empirickou kapitolu tvoří již samotné výsledky a zjištění.

Klíčová slova: město, veřejný prostor, percepce prostoru, prostorová praxe

Preface

JANATOVA, ERIKA. 2015. *University Student's Perception of Space of Railway Station in Hradec Kralove and Its Surroundings*. Hradec Králové: Faculty of Arts, University of Hradec Králové, 90 pp. Bachelor Degree Thesis.

This Bachelors study concerns the specific perception of the train station in Hradec Kralove and the people that inhabit the surrounding area, mainly university students. The goal of this project is to map the meanings which students associate with the local area and the activities which they participate in. Apart from documenting these activities, this study aims to understand how this public space affects them and the meaning this place and its constituent parts has for students, how they value its functionality and its aesthetic aspects. This project is split into four main chapters. The first chapter documents the state of current knowledge gained in the theme researched. The second chapter contains the basic theory of spatial practise and the principal concepts associated with the perception of space. The third chapter details the method by which information was collected, in a qualitative form with the help of semi-structured interviews, mental mapping and the 'go-along' research strategy. Finally the fourth is an empirical chapter made up of the results and conclusions.

Key words: city, public space, perception of space, spatial practise

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Mgr. Petru Vašátovi, Ph.D. za odborné vedení práce a cenné připomínky a také všem studentům, kteří se ochotně zúčastnili provedeného výzkumu.

V Hradci Králové dne 25. 4. 2015

Obsah

Úvod.....	9
1. Stav dosavadního poznání	12
1.1 Prostor obecně.....	12
1.2 Rytmus a prostorová mobilita	13
1.3 Veřejný prostor.....	14
1.4 Vnímání prostoru	15
2 Základní teoretická východiska	16
2.1 Prostor / místo	16
2.2 Percepce prostoru	18
2.2.1 Vliv prostoru na lidské jednání	21
2.3 Veřejný prostor.....	22
2.3.1 Vymezení pojmu.....	22
2.3.2 Význam a funkce veřejného prostoru	23
2.3.3 Bezpečnost a estetika	25
3 Postup a výzkumné metody.....	26
3.1 Cíl práce a výzkumné otázky	26
3.2 Design výzkumu.....	26
3.3 Techniky sběru dat	27
3.3.1 Polostrukturovaný rozhovor	27
3.3.2 Go-along	28
3.3.3 Kognitivní mapy	29
3.4 Cílová skupina a konstrukce výzkumného vzorku.....	30
3.5 Průběh sběru dat.....	31
3.6 Zpracování dat.....	32
3.7 Etické otázky výzkumu	33
4 Empirická část	35
4.1 Deskripce získaných dat.....	35
4.1.1 Respondent 1.....	35
4.1.2 Respondent 2.....	36
4.1.3 Respondent 3.....	37
4.1.4 Respondent 4.....	38

4.1.5	Respondent 5.....	40
4.1.6	Respondent 6.....	41
4.1.7	Respondent 7.....	42
4.1.8	Respondent 8.....	43
4.1.9	Respondent 9.....	43
4.1.10	Respondent 10.....	44
4.1.11	Respondent 11.....	45
4.1.12	Respondent 12.....	47
4.2	Historický a fyzický popis místa.....	48
4.3	Aktivity a významy	51
4.3.1	„Hodně lidí, hodně autobusů, ruch“.....	51
4.3.2	„Tam mě někdo zkrouhne, ani si toho nikdo nevšimne“.....	53
4.3.3	„Nějaký další lavičky, takový jako normálnější“	54
4.3.4	„Dostat se z místa A do místa B“	58
4.3.5	Sémantická mapa	60
4.3.6	Shrnutí.....	62
4.4	Kritická diskuze	63
	Závěr	64
	Použitá literatura	66
	Přílohy.....	70
	Příloha 1: Scénář rozhovoru.....	70
	Příloha 2: Ukázka transkripce rozhovoru.....	72
	Příloha 3: Ukázka mentální mapy	82
	Příloha 4: Ukázka kódování	82
	Příloha 5: Obrázky	84
	Příloha 6: Fotografie	85

Úvod

Veřejný prostor ve městech tvoří v současné době velmi populární téma napříč mnoha obory. Nejen že tvoří významnou část městského prostoru a má vliv na kvalitu života jeho obyvatel, plní také mnoho jiných funkcí. Představuje například místo k setkávání lidí všech sociodemografických charakteristik. V současnosti je veřejný prostor velmi diskutovaným tématem a vzniká mnoho organizací, které se jeho významem a kvalitou zabývají a snaží se o jejich vylepšení. Inspirací pro tuto bakalářskou práci byla především práce Lucie Galčanové, Roberta Osmana a Barbory Vackové „Prostor „před nádražím“ v Brně – perspektiva chodce“, ve které autoři mapovali podobný typ veřejného prostoru. Dále jí byla také účast ve výzkumu s obdobnou tematikou v rámci studia

Účelem této bakalářské práce je zmapovat aktivity uživatelů veřejného prostoru a významy, které mu připisují. Práce si klade za cíl zodpovězení několika následujících výzkumných otázek. Jak studenti vnímají prostor nádraží a jeho okolí? Jak tento prostor hodnotí z hlediska funkce a estetiky? Jakým aktivitám se zde věnují a jak tento prostor tyto aktivity ovlivňuje?

V Hradci Králové je několik různých univerzit, proto bývá toto město často označováno jako studentské. Z tohoto důvodu se práce zaměřuje právě na konkrétní vnímání a hodnocení dané lokality studenty vysokých škol, kteří tvoří specifickou a početně velmi silně zastoupenou skupinu mezi jejími uživateli.

Zkoumanou lokalitou, která se stala předmětem výzkumu a celé této práce je hlavní vlakové nádraží v Hradci Králové a jeho okolí, především Riegrovo náměstí, rozléhající se přímo před budovou nádraží. Celý tento prostor je spojen s dopravou, ať už železniční, nebo městskou. Je to tranzitní místo, tvořící ve městě důležitý uzlový bod, což souvisí s jeho specifickým vnímáním. Riegrovo náměstí prošlo před několika lety rekonstrukcí, zároveň byl v blízkosti nádraží postaven nový terminál městské hromadné dopravy a autobusové nádraží. Tento prostor byl také již zahrnut v řadě průzkumů, které se týkaly například rytmicity, vnímání bezpečnosti nebo chování jeho uživatelů.

Teoreticky tato práce čerpá především ze sociologie prostoru a geografie místa. Definuje několik základních pojmů, jako je geografický prostor obecně, jeho vnímání a prostor veřejný. Touto tematikou se zabývali již někteří klasikové, přesto některé tyto pojmy dodnes není jednoduché definovat. Také názory na to, jak by mělo vypadat město, prošly řadou proměn. V minulosti se ne vždy hledělo na význam a kvalitu veřejných prostorů a ne vždy byl samotný prostor v sociologii, ale i v dalších příbuzných společenských vědních oborech vůbec brán v potaz jako důležitý činitel mající svůj význam a vliv na jednání jednotlivců nebo celých skupin, utváření lidské identity, komunit, atp.

Cílem této bakalářské práce je zmapování konkrétního veřejného prostoru. K tomu byla využita kvalitativní metodologie. Jako primární metoda byla zvolena metoda semi-strukturovaného rozhovoru, která byla dále doplněna o mentální mapování a výzkumnou strategii go-along. Celá práce je také doplněna o schémata a fotografie mapovaného prostoru a sémantickou mapu.

Nejtěžnější zdroje, s jejichž pomocí byla práce zhotovena, tvoří některé tituly zabývající se geografii místa [Cresswell, Tim: 2004; Siwek, Tadeusz: 2011], sociologií či psychologií prostoru [Heřmanová, Eva, Jiří Patočka: 2007; Schmeidler, Karel: 2001; Černoušek, Michal: 1992] či tituly zabývající se urbanismem a sociologií města [Čablová, Markéta et al.: 2011; Gehl, Jan: 2000, 2012; Lynch, Kevin: (1960) 2004; Jacobs, Jane: (1961) 2013].

Celá práce je strukturována následujícím způsobem. Po tomto krátkém úvodu následuje Stav dosavadního poznání ve zvoleném tématu. Následují kapitoly Základní teoretická východiska a Postup a výzkumné metody. Všechny tyto kapitoly jsou tematicky členěné na další podkapitoly. V teoretické části jsou to především kapitoly Prostor/místo, Percepce prostoru a Veřejný prostor. V kapitole týkající se metodologie je to nejprve popis designu šetření, technik sběru dat, popis výzkumného vzorku, způsobu zpracování dat a etika výzkumu. Po metodice následují samotné výsledky výzkumu zahrnující detailní historicko-fyzický popis zkoumané lokality a výsledky šetření získané pomocí semi-strukturovaných rozhovorů, mentálních map a metody go-along, včetně sémantické mapy. Dalšími kapitolami jsou Závěr a Seznam literatury. Celá práce je zakončena přílohami, které

obsahují scénář rozhovoru, příklad transkripce jednoho celého rozhovoru, mentální mapy a kódování, dále obrázková schémata a fotodokumentaci zkoumaného prostoru.

1. Stav dosavadního poznání

„V paláci lidé myslí jinak než v chatrči, jejíž nízký strop jakoby stlačoval mozek. Na volném vzduchu jsme jinými lidmi než v místnosti; těsno skličuje, prostor rozšiřuje srdce i hlavu.“
[Feuerbach citován in Jovčuk 1976: 307].

Zkoumanými tématy, která se pojí s prostorem (obecně anebo přímo s prostorem veřejným), místem, jeho rytmem, utvářením a vlivem na člověka a společnost se zabývali už někteří klasikové, především je ale tato tematika předmětem studia autorů současných. Ačkoliv se témata prolínají, pokusím se v následující kapitole uvést stručně každé zvlášť.

1.1 Prostor obecně

Studie místa, prostoru, jeho forem, utváření a významů je objektem zájmu sociologů, antropologů, sociálních geografů a psychologů. Kvalitou prostoru a jeho významem pro společenský život se zabýval například již Georg Simmel [(1908), 2003]. Ve své eseji *Velkoměsta a duchovní život* lidem žijících ve velkoměstech připisoval vlastnosti jako intelektualismus, blazeovanost, rezervovanost a individualismus. Podobnou tematikou se zabýval také Luis Wirth [1938] ve své klasické práci *Urbanismus jako způsob života* („Urbanism as a way of life“) nebo například Zygmunt Bauman [(1993) 2006]. Tématem prostoru, místa, jeho vzniku a působením ve své práci zabývá mnoho dalších autorů [Cresswell 2004; Lefebvre 1991, 2004; Gotham 2003; Kusenbach 2003, v Čechách například Musil 1967; Vávra 2010; Oláh 2013; Pospěch 2013; Muliček, Osman, Seidenglanz 2013; Schmeidler 2001; Černoušek 1992 a další]. Antropoložky Low a Lawrence-Zúñiga [2003], věnující se prostorové tematice, rozdělily prostor do několika kategorií podle témat, jejichž problematika se prostoru týká:

- a) *Ztělesněný prostor* (znamená fyzický prostor, ve kterém lidé jednají)

- b) *Genderový prostor* (zahrnuje konkrétní místa, kterým kultury dávají genderové významy, prostředí, kde se záměrně tvoří asymetrické vztahy moci a autority)
- c) *Vepsaný prostor* (jaké lidé dávají významy prostoru, který obývají, jak tento prostor vnímají a prožívají)
- d) *Soupeřící prostor* (znamená prostor, ve kterém se odehrávají konflikty mezi aktéry různých sociálních pozic)
- e) *Nadnárodní prostor* (zahrnuje globální, nadnárodní a „translokální“ prostorové změny způsobené ekonomikou pozdního kapitalismu, zaměřuje se na pohyb lidí)
- f) *Prostorové taktiky* (využití prostoru jako strategie moci a sociální kontroly) [Low, Lawrence - Zúñiga 2003: 2-32].

1.2 Rytmus a prostorová mobilita

Každé místo se neustále vyvíjí v závislosti na čase a má svůj rytmus (každodenně opakující se pohyby a činnosti uživatelů toho místa). Vzájemnými vazbami času a prostoru se zabýval např. Henri Lefebvre [2004], dle něhož se rytmus nachází všude tam, kde dochází k interakci mezi místem, časem a vynaloženou energií [Lefebvre 2004]. Z Lefebvroy teorie rytmů vychází Mike Crang [2001, 2005], který v případě místa hovoří o chronotopu. Místo coby chronotop je podle něho „komponováno a charakterizováno skrze mnoho rozličných časovostí, rytmů – některých dlouhých, některých krátkých, častých, neobvyklých, společných, osobních či některých těžko zaznamatelných rytmů velkých měřítek“ [Crang citován in Mulíček, Osman, Siedenglanz 2010: 198 - 199].

Rytmy v městském prostředí se u nás zabývají například Mulíček, Osman a Siedenglanz, kteří navazují na Crangův koncept chronotopu a zavádí nový termín *chronopolis*. Hlavní přínos konceptu *chronopolis* vidí autoři v tom, že „umožňuje integrovat do jedné jednotky v prostoru oddělená, diskrétní území, která však vykazují analogické časovostní charakteristiky“ [Mulíček, Osman, Siedenglanz 2011: 36]. V městském prostředí je přitom možné vymezit dva typy – *chronopolis* chápanou jako soubor rytmem produkovaných míst a alternativně *chronopolis* jako

soubor míst se vzájemně se podmiňujícími časovostmi [Mulíček, Osman, Siedenglanz 2011: 36]. Mulíček, Osman a Siedenglanz [2010] se také věnují přeměně postindustriálního města z pohledu jeho časové organizace, vychází také z Lefebvroy analýzy rytmů a Crangova chronotopu, analyzují změny nabídky městské hromadné autobusové dopravy a dochází k závěrům, že v současném městě existuje více časoprostorů (v průmyslovém Brně dominovaly kolektivní rytmy, v postindustriální fázi městského vývoje je chronotop spíše individualizovaný), a tím dochází k velice častým funkčním a kulturním střetům [Mulíček, Osman, Seidenglanz 2010: 216-217]. Pospíšilová [2012] ve své práci zkoumá denní rytmus tří pražských lokalit (Podskalí, Josefov, dolní část Václavského náměstí) a na základě pozorování vykresluje, jak se mění struktura přítomného obyvatelstva během dne, tvoří se sociální prostředí a dochází ke změnám významu, funkcí pražského centra.

Každodennímu pohybu lidí prostorem se ve své práci věnuje například Vašát [2012], který mapuje časoprostorovou mobilitu bezdomovců v Plzni. Tématice zaměřené na studenty se věnují Pospíšilová a Ouředníček [2011], kteří zkoumají časoprostorové chování studentů středních škol, žijících v suburbii v zázemí Prahy. Ve své práci mapují každodenní aktivity těchto studentů, kteří jsou kvůli svému bydlišti mobilně omezení a své aktivity musí podřizovat službám veřejné dopravy, na úkor svého volného času.

1.3 Veřejný prostor

Městským veřejným prostorům se již dříve věnoval například Erwing Goffman [1966] v práci *Behavior in Public Places* nebo Jane Jacobs [(1961) 2013] v knize *Smrt a život amerických velkoměst*. Významem, funkcí a vlastnostem veřejných prostorů v dnešním městě se dále ve své práci věnuje architekt Jan Gehl [2000, 2012]. V Čechách se tímto tématem zabývá například Čablová a kolektiv z Nadace Partnerství [2011], Pospěch [2013], Hejnal [2013]. Vyhnánková [2012] zkoumá čtyři nové rezidenční lokality v Praze (Vysočany, Kolovraty, Zbraslav, Černý most) a kvalitu veřejných prostor v těchto lokalitách. Ve své práci zjišťuje, že novější rezidenční projekty nabízejí kvalitnější veřejné prostory. Veřejnému prostoru se u nás věnuje také Galčanová, Vacková a Osman [2011], kteří ve své práci analyzují

prostor před hlavním železničním nádražím v Brně. S použitím hloubkových rozhovorů, mentálního mapování a výzkumné strategie „go-along“ tito autoři mapují vnímání, hodnocení a funkčnost tohoto problematického prostoru jeho uživateli a nakonec vyvozují závěry a návrhy, které by podle nich měly být brány v potaz při jeho revitalizaci. Tématem veřejných prostorů se již také zabývalo několik bakalářských prací [srov. např. Kubecová 2009; Soukalová 2012; Burianová 2011].

1.4 Vnímání prostoru

Vnímání prostoru ovlivňuje myšlení, chování a jednání každého jednotlivce, ale i celých skupin, které se určitým prostorem pohybují nebo ho nějakým způsobem využívají. Percepci prostoru nebo prostředí se ve své práci věnuje například Smith [(1974) 2007], v Čechách je to například Černoušek [1992], Heřmanová a Patočka [2007], Schmeidler [2001], Vacková a kolektiv [2011], nebo Siwek [2011] ve své knize *Percepce geografického prostoru*. Temelová, Čermák, Jíchová zkoumali rozmístění kriminality, prostorové vzorce jednotlivých kategorií trestných činů v různých čtvrtích Prahy a vnímání bezpečnosti v těchto lokalitách. Ve své práci došli ke zjištění, že vnímání bezpečnosti / nebezpečnosti se v Praze liší mezi lokalitami vnitřního města, vilových čtvrtí a sídlišť. Na vnímání bezpečí mají, dle těchto autorů, vliv socio-demografické charakteristiky obyvatelstva (například pohlaví, věk, životní styl), ale také sociální a fyzické prostředí (architektura, sociální klima) [Temelová, Čermák, Jíchová 2012].

V souvislosti s prostorem, jeho vnímáním a hodnocením se dále často hovoří například o venkově [Temelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011; Heřmanová, Patočka 2007] nebo například o tématu domova, jako specifického místa, ke kterému mají lidé speciální emocionální vztah, což také souvisí s jeho odlišným vnímáním [Cresswell 2004; Laštovková 2007; Duffková 2008].

2 Základní teoretická východiska

2.1 Prostor / místo

Prostor a čas tvoří dimenze, které jsou často chápány ve vzájemné souvislosti. Zatímco čas byl už dříve v sociálních vědách považován za sociální konstrukt, prostor byl pouze „kontejner“ – pozadí, kontext, ve kterém se sociální jevy odehrávaly [Gotham 2003: 723-724]. Dnes má prostor v těchto vědách svou roli, i když definice tohoto pojmu není vždy jednotně vymezena. Geograf Siwek [2011] například definoval geografický prostor jako „prostor vztahující se k člověku“ [Siwek 2011: 42]. V souvislosti s prostorem se často hovoří o místě, jako důležitém prostorovém prvku, skrze který lidé prostor vnímají [Siwek 2011: 32].

Rozdíl mezi prostorem a místem popisuje Cresswell [2004], který navazuje na Tuana [1977], podle něhož je prostor abstraktnější než místo. Prostor se stane místem po tom, co ho lidé lépe poznají a dají mu nějaký význam [Tuan 1977 citován in Cresswell 2004: 8]. To je dle Cresswella nejběžnější definice místa – významná lokalita, ke které lidé mají nějaký vztah [Cresswell 2004: 7]. Jednou z možností, jak dát prostoru význam a přeměnit ho v místo, je pojmenovat ho [Cresswell 2004: 9].

Cresswell, který vychází z politického geografa Agnewa [1987], rozlišuje tři základní aspekty místa jako významné lokality:

1. Umístění (*Location*)
2. Uspořádání (*Locale*)
3. Význam místa (*Sense of place*)

Location neboli umístění - představuje konkrétní geografickou polohu určitého místa, locale pak materiální uspořádání, kde dochází k sociálním interakcím a sense of place – význam místa pro jednotlivce (nebo skupinu), souvisí s vnímáním, zkušeností a emocionálním vztahem k tomuto místu [Cresswell 2004: 7].

Díky místu se dle Vávry [2010] lidé učí poznávat své prostředí, ostatní lidi, nebo také sami sebe. „Místo je způsobem, kterým jedinec nahlíží, poznává, chápe a interpretuje svět“ [Vávra 2010: 473].

Geograf Relph [1976], který se zabývá významem místa (například jako prvku důležitého při formování lidské identity [Vávra 2010: 469]), definoval pojem *placelessness* („bez místa“), který znamená místo, které je uniformní, není ničím autentické a lidé se v něm mohou cítit odcizení. Jako příklad takového místa uvádí Relph letištní haly nebo nádraží [Relph citován in Cresswell 2004: 45].

Existují různé dimenze prostoru. Pro příklad uvedu výčet několika hlavních dle Heřmanové a Patočky:

- a) *Fyzikální*. Dimenze hmotná, objektivně existující, je nejnázorněji popsitelná a měřitelná. Může to být například vzdálenost, rozloha, geografická poloha nebo také tvar zemského povrchu.
- b) *Přírodní*. Živá i neživá příroda, přírodní i přeměněná (kulturní krajina). Zjednodušeně ji lze chápat jako rámeček či kulisu, do které je ukotven sociální prostor.
- c) *Psychická*. Emocionální, vztahová, hůře zachytitelná charakteristika. Je představována individuálními, někdy i sociálně sdílenými pocity s určitým konkrétním prostorem. Toto psychické působení určitého prostoru na člověka může být pouze dočasné, nebo pokud trvá déle, může dojít i k celoživotnímu zafixování daného pocitu či vztahu (například citový vztah ke konkrétnímu území, v podobě pocitu domova, rodného kraje).
- d) *Kulturní*. Symbolická, duchovní, politická dimenze prostoru. Charakteristiky prostředí, které jsou vnímány a osvojovány záměrně nebo i zcela bezprostředně při jejich pohybu daným prostorem. Jedná se většinou o typické symboly v kultuře, kterou si člověk osvojuje, jako architektura, umělecké předměty, užité umění, znaky, symboly, barvy, tvary.
- e) *Estetická*. Estetickou dimenzi lze spatřovat v uspořádanosti, souladu a harmonii prvků v prostoru. Osvojování si estetické hodnoty obývaného prostoru probíhá nevědomky, prostřednictvím dlouhodobé a převažující fixace na dané prostředí.
- f) *Ekonomická*. Může být jen teoretickým konstruktem, který v běžném životě nevnímáme, ale může být také představována konkrétními ekonomickými a časovými náklady na pohyb a činnosti v daném prostoru, hodnotou

a různými cenami pozemků, nemovitostí apod. [Heřmanová, Patočka 2007: 10-13].

Prostor je sociálně konstruován. Lefebvre [1991] zabývající se prostorem zkoumal, jak je prostor formován a produkován v čase každodenní praxí, představami o tomto prostoru, jeho plány a modely a uvedl tři momenty sociálního prostoru:

1. Prostorová praxe (*Spatial practise*)
2. Reprezentace prostoru (*Representations of space*)
3. Reprezentativní prostory (*Representational spaces*) [Lefebvre 1991: 33].

Prostorová praxe představuje denní rutinu a urbánní realitu (trasy a sítě, které propojují místa, mezi kterými se lidé pohybují). Reprezentace prostoru - prostor utvářený urbanisty, sociálními inženýry, architekty, kteří nám předkládají obraz města, ve kterém žijeme a který vnímáme. Reprezentativní prostor je tím prostorem, kterému své symboly a významy připisují sami jeho uživatelé [Lefebvre 1991: 37-39].

2.2 Percepce prostoru

Vnímání prostoru, ale i čehokoliv jiného, je vždy individuální a sociálně diferencované [Heřmanová, Patočka 2007: 109].

Heřmanová a Patočka definují percepci obecně jako „setkání vnímajícího subjektu s vnímaným objektem“, jehož výsledkem je vytvoření nějakého obrázku (například pocitu, dojmu), který může mít různou intenzitu a také může vyvolat okamžitou psychickou reakci související se změnou chování vnímajícího. Výsledkem vnímání tedy může být nejen samotný vjem nebo pocit z toho, co vnímáme, ale také určitá psychická reakce [Heřmanová, Patočka 2007: 109]. Siwek definuje percepci geografického prostoru jako „obraz okolního světa, který si každý člověk vytváří ve svém vědomí, svým jedinečným způsobem a na základě zkušeností v podobě mentální mapy“ [Siwek 2011: 76].

Když lidé něco vnímají, tak nejen sbírají informace, ale také je následně vyhodnocují, přemýšlí o nich a na základě těchto vyhodnocení se dále rozhodují, odvíjí se od nich jejich chování [Černoušek 1992: 27]. To znamená, že samotný prostor působí také na vývoj celé společnosti, která ho aktuálně využívá [Heřmanová, Patočka 2007: 9].

Prostor nám nejen poskytuje informace, které nám následně umožňují předvídat důsledky našeho jednání, ale zároveň je také samo přímo tím prostorem, ve kterém to samotné jednání probíhá. To znamená, že „vnímání je nevyhnutelně a dialekticky spjata s jednáním v tomto prostředí“ [Černoušek 1992: 48].

Kevin Lynch hovoří o pružnosti lidského vnímání, díky kterému různí lidé vnímají tutéž realitu odlišnými způsoby a tvoří si o ní různé obrázky [Lynch 2004: 134]. Velmi důležitý je dle Lynche fyzický tvar věcí v prostoru, který díky němu může přitahovat nebo přímo odrazovat naši pozornost [Lynch 2004: 139].

Vnímání prostoru, ale i čehokoliv jiného, je ovlivňováno mnoha různými faktory. Často může záležet například na tom, v jaké situaci se vnímající člověk nachází, na tom, jaké má předsudky, na jeho postojích, hodnotách nebo například na názorech jiných lidí, se kterými se tento člověk nějakým způsobem ztotožňuje. Důležitými faktory, které ovlivňují imaginaci a hodnocení vnímaného objektu, může být například osobní zkušenost s objektem (možnost fyzického kontaktu s pozorovaným objektem vnímání umocňuje a upřesňuje), zprostředkovaná zkušenost (jakákoliv informace, která předchází vlastnímu vnímání objektu, jej může do určité míry modifikovat) nebo úroveň vzdělanosti a celkového rozhledu. To znamená, že různí lidé si všímají jiných věcí, detailů. Dále to může být gender (pohlaví může ovlivňovat míru podrobnosti či generalizace vnímaného objektu, různá pohlaví mohou mít lepší či horší prostorovou představivost a orientaci) nebo věk, typ osobnosti, životní zkušenosti nebo také frekvence či délka vnímání či pozorování [Heřmanová, Patočka 2007: 110].

Výsledkem vnímání prostředí může být pocit, hodnocení nebo zážitek, který buď trvá pouze dočasně, nebo dlouhodobě, někdy dokonce celoživotně. Potom se

jedná o jakousi internalizaci prostoru, který v sobě podvědomě uchováváme a stává se tak součástí naší osobnosti [Heřmanová, Patočka 2007: 110-111].

Každý prostor, ve kterém se člověk pohybuje, mu poskytuje mnohem více podnětů, než je schopen vědomě pojmout. To, že si lidé vybírají jen malou část toho, co vědomě vnímají, ale neznamená, že ostatní podněty a informace úplně míjejí – pouze jim nevěnují pozornost. Vnímání pod prahem vědomí se nazývá *subliminální* a je časté například při pohybu prostředím, které velmi dobře známe [Černoušek 1992: 46-47].

Architekt Peter Smith uvádí, že (k smutku architektů a urbanistů) možná 90 procent známého prostředí ve městech vnímají jeho obyvatelé pod prahem vědomí. Jako důvod uvádí charakter měst, která nudí, proto je pro vědomí jeho obyvatel jednoduché přepnout do subliminálního stavu a při pohybu tímto známým prostorem se pouze vyhýbat nějakému nebezpečí. Jako příklad lze uvést člověka, který jde do kanceláře, a jeho mysl zaměstnávají problémy, které tam aktuálně řeší. I přes to, že cestu zcela vědomě nevnímá, jí dobře zvládne a je schopen dojít tam, kam potřebuje [Smith 2007: kapitola „Learning to Sleepwalk in Cities“].

Dle Černouška si lidé při pohybu prostředím všímají především větších nebo viditelnějších zásahů nebo odlišností v jeho struktuře, naproti tomu běžným tvarům a barvám nevěnují příliš pozornosti [Černoušek 1992: 47].

Prostředí na člověka působí symbolicky, protože lidé často připisují různým místům symbolické významy. Díky tomuto působení potom mezi lidmi a prostředím může vzniknout vazba. Schmeidler hovoří o asociativním symbolismu, jako termínu, který zavedl Peter Smith a který značí „individuální asociace, kterými každý z nás vnímá význam určitého prostředí“ [Schmeidler 2001: 249]. Následně vzniká představa, kterou o daném prostoru máme a díky které se v něm symbolicky, na základě naší mentální mapy, pohybujeme [Schmeidler 2001: 249].

Vazbou člověka a jeho prostředím se zabýval geograf Ji-Fu Tuan, který vypracoval pojem *topofilie* (afektivní vazba mezi člověkem a místem) [Tuan citován in Cresswell 2004: 20]. Tato vazba se projevuje v dlouhotrvajících postojích a souvisí také s estetickou kvalitou prostředí. Obě dvě hodnoty vnímání prostoru

(symbolická i estetická) jsou velmi dobře znatelné právě například v městském prostředí, které je typické svým obrovským množstvím různých symbolů. [Černoušek 1992: 54-55].

Podle Lynche je také symbolické uspořádání prostoru, které vede k pozitivnímu citovému vztahu člověka k tomuto prostoru, důležité pro překonávání strachu [Lynch 2004: 129].

2.2.1 Vliv prostoru na lidské jednání

Působení hmotného prostředí na člověka může být prakticky využitelné. Prostor může ovlivňovat jak myšlení a chování jednotlivců, tak i celých skupin žádoucím směrem. Dle Schmeidlera může člověkem záměrně uspořádaný prostor například ovlivňovat naši psychiku (to znamená jednání, rozhodování, vnímání nebo interakce v prostoru), dále modifikuje jednání, má schopnost podporovat nebo omezovat některé druhy chování. Prostor kolem nás může také ovlivňovat pochody v našem organismu, má důležitou funkci při nalézání vlastní identity a působí na nás zavazujícím způsobem. V průběhu života se lidé učí rozeznávat různé typy prostředí a podle jejich charakteristik potom v těchto prostředí různě jednají [Schmeidler 2001: 94].

Z výše uvedeného vyplývá, že prostor, ve kterém jednáme, může ovlivňovat způsob tohoto našeho jednání. Na naše chování má často vliv prostor, ve kterém žijeme nebo ve kterém se pohybujeme. Schmeidler vycházející ze Shouksmithe [1988] uvádí tři různé rysy prostředí, které ovlivňují lidské chování:

1. Prostředí na nás *působí restriktivně*. To znamená, že určité prostředí nám dovoluje pouze určité chování v něm, takže omezuje naše chování, aniž bychom si to někdy uvědomovali.
2. Prostředí *produkuje jednání*. Jinak se lidé chovají ve veřejných prostorech, jinak se chovají ve škole, v zaměstnání nebo doma.
3. Prostředí působí jako *motivační síla*. To znamená, že některé typy prostředí nás můžou přímo vybízet k určitému způsobu chování v nich [Schmeidler 2001: 92].

Nádraží je tranzitní místo, často leží na okraji města a tvoří důležitý dopravní uzel, což může mít vliv na jeho specifické vnímání obyvateli města a jeho uživateli. Nádražní hala je typ veřejného prostoru, kam člověk vstupuje již s jistým očekáváním. Ruch, spěch, čekání a pozorování lidí, kteří se mohou lišit od těch, se kterými pozorovatel běžně přichází do kontaktu a kteří se tu shlukují, žádná velká zábava.

Percepce nádraží může ovlivňovat i atraktivitu prostoru v jeho okolí, lidé sem nechodí za rekreací a zábavou, přitom by ale toto místo mělo plnit reprezentativní funkci – je to první, co člověk uvidí z města, do kterého právě dorazil.

2.3 Veřejný prostor

2.3.1 Vymezení pojmu

Veřejný prostor je pojem, který může mít mnoho významů a není zcela jednotně vymezený. Je to termín přeložený z anglického „public space“ a lze ho chápat jako jakýkoliv prostor, který není soukromý, a to nejen ve smyslu fyzického prostoru, ale také například politického.

V politologii nebo sociální a politické geografii tvoří veřejný prostor „něco otevřeného, vymezeného pro vše, co se týká veřejnosti“ [Čablová et al. 2011: 10].

Pro tuto práci je ale důležitá fyzická podstata tohoto pojmu. V architektuře a urbanistice znamená pojem veřejný prostor všechny nezastavěné části městského prostoru, které jsou volně přístupné všem obyvatelům a návštěvníkům města. V tomto smyslu se u nás můžeme také často setkat s významově totožným pojmem „veřejné prostranství“.

Illner definuje veřejný prostor jako „prostor uvnitř města přístupný veřejnosti bez omezení, nebo s dílčími omezeními“ [Illner 2014]. Některé veřejné prostory mohou mít časová omezení - například parky bývají přes noc zavřené, anebo mají dané podmínky, které jejich uživatelé musí dodržovat a které jsou nezbytné k jejich

správnému fungování. Nejčastěji je to například střízlivost, nehluknost nebo neagresivní chování [Illner 2014].

Za veřejné prostory ve městě se považují nejčastěji ulice, náměstí a parky, patří sem ale také nábřeží, mosty, chodníky, schodiště, podchody, průchody, hřiště, tržiště, také obchodní domy, které jsou dle Illnera specifickým veřejným prostorem, tvořící svou výstavbou jakoby kvazi - městskou strukturu, která je zastřešená a kde člověk prochází chodbami jako ulicemi s obchody nebo kavárnami po stranách a chová se, jakoby procházel městem. Dále se mezi veřejné prostory řadí stanice městské hromadné dopravy, nádraží, venkovní parkoviště a neformálně také brownfields – opuštěné areály (kasárny, průmyslové areály, opuštěné zahrádkářské kolonie, stará nádraží) [Illner 2014].

2.3.2 Význam a funkce veřejného prostoru

Městské veřejné prostory by měly především poskytovat příležitosti pro sociální kontakty mezi lidmi. Měly by být místy, kde se lidé setkávají, kde spolu komunikují a kde rádi tráví svůj (především volný) čas. A protože prostředí kolem nás ovlivňuje lidské chování (a naopak), je důležité, aby veřejné prostory byly správně řešené a mohly potom plnit tyto své funkce.

Čablová například hovoří o veřejném prostoru jako místě, kde se formuje komunita a které, pokud je špatně řešené, může prohlubovat sociální nerovnost. Naopak pokud je tento prostor řešený správně, měl by sociální rozdíly eliminovat [Čablová et al. 2011: 50].

Aktivity týkající se veřejných prostorů dělí Gehl na nezbytné, volitelné a společenské. [Gehl citován in Vyhnánková 2012: 25; Čablová et al. 2011: 52]

Vidět, slyšet a mluvit jsou dle Gehla [2000] tři základní lidské aktivity, které tvoří nezbytnou podmínku pro komunikaci mezi lidmi ve městě a které by měly být ve správně řešeném veřejném prostoru, který je vhodný k setkávání, možné [Gehl 2012: 148].

Dle Gehla by veřejné prostory měly vedle potřeby kontaktu mezi lidmi naplňovat také některé jejich další psychologické potřeby: potřebu poznání a potřebu podnětu [Gehl 2000: 117].

Veřejný prostor by měl lidem poskytovat různé možnosti využití, lidé by měli mít příležitost zapojovat se do různých společenských aktivit, vzájemně se inspirovat [Gehl citován in Čablová et al. 2011: 25]. Měl by vytvořit takové podmínky, aby zde lidé nejen procházeli, ale aby se zde cítili pohodlně, měli zájem se zde dostatečně dlouho zdržovat, aby sem také směřovali své venkovní, rekreační aktivity, pro které je kvalitní prostor základem [Gehl 2000: 13]. „Jestliže jsou prostory atraktivní pro chůzi, stání, sezení, pozorování, poslouchání a povídání, to samo o sobě je hodně, ale znamená to navíc i to, že zde bude dobrý základ pro rozvoj širokého spektra ostatních aktivit – hry, sporty, obecní aktivity atd“ [Gehl 2000: 133].

Dobré veřejné prostory, sloužící k sociální interakci, by měly přitahovat lidi společně s jejich aktivitami, které potom přitahují další lidi. Lidé se rádi pohybují a shromažďují, nebo jen tak postávají a pozorují, v blízkosti ostatních. Gehl ve svých knihách v souvislosti s tímto uvádí staré skandinávské rčení: „Lidé jsou tam, kde jsou lidé“ [Gehl 2000: 27].

Jane Jacobs hovoří ve své knize „*Smrt a život amerických velkoměst*“ o „hraničních zónách“ – o částech města, které plní specifickou funkci. Tyto hranice tvoří okraje města a jejich klasickým příkladem jsou železniční tratě (Jacobs v případě železničních tratí uvádí také jejich význam v minulosti, kdy tvořily ještě jiný druh symbolických hranic – sociální předěl). Tyto hraniční zóny ve městech nejsou pro lidi příliš přitažlivé, protože to bývají velké areály, které nemají příliš mnoho využitelných funkcí a pro obyvatele měst tvoří vnímanou překážku. Tato hranice potom může ovlivňovat také vnímání ulic s hranicí sousedících, ze kterých jsou slepé ulice, protože v nich nedochází k cirkulaci lidí, kteří jdou dál [Jacobs 2013: 265-6].

2.3.3 Bezpečnost a estetika

Každý člověk hodnotí estetickou stránku každého prostředí, i když si to někdy neuvědomuje [Schmeidler 2001: 19], proto je estetická kvalita prostoru důležitá. Heřmanová a Patočka hovoří o estetické dimenzi prostoru, kterou spatřují v uspořádanosti, souladu a harmonii prvků v prostoru [Heřmanová, Patočka 2007: 13].

Schmeidler používá pojem architektonický determinismus – prostředí na nás působí emocionálně, vyvolává v nás dojmy, spolu s jinými kulturními prvky má schopnost přetvářet naše pocity, postoje, mezilidské vztahy a také vědomí celé společnosti. „Architektonicky upravené a promyšlené prostředí může svým výrazem např. sjednocovat vědomí a konání zúčastněných přítomných“ [Schmeidler 2001: 194].

Dle Heřmanové a Patočky si estetickou hodnotu obývaného prostoru lidé osvojují nevědomky, prostřednictvím dlouhodobé fixace na dané prostředí [Heřmanová, Patočka 2007: 13].

Bezpečností v městských ulicích se zabývá Jane Jacobs, která hovoří o „očích na ulici“. Čím více bude v ulicích podniků, které budou fungovat nonstop a přitahovat lidi, tím bude na ulicích více rušno, a tím pádem také bezpečno [Jacobs 2013: 57].

Jan Gehl považuje za velmi důležitý prvek, mající vliv na skutečný i vnímaný pocit bezpečí, noční osvětlení. Přiměřeně nasvícené by měly být fasády, všechny výklenky a kouty, důležité je také dostatečné osvětlení dláždění, povrchů a schodů, po kterých se mohou chodci bezpečně pohybovat [Gehl 2012: 133].

Bezpečnost je prvek důležitý především pro ženy, které veřejné prostory využívají častěji než muži a které zároveň kladou náročnější požadavky na kvalitu a estetiku těchto prostor, kterými se denně pohybují [Čablová et al. 2011: 54].

3 Postup a výzkumné metody

3.1 Cíl práce a výzkumné otázky

Jak již bylo řečeno v úvodu, cílem této bakalářské práce je zmapovat konkrétní městský veřejný prostor, aktivity, které si s tímto prostorem pojí a významy, které mu připisují sami jeho uživatelé. Konkrétně se práce zaměří na specifické vnímání této lokality studenty vysokých škol, kteří tvoří velmi početně zastoupenou skupinu mezi jeho uživateli.

Téma vnímání a působení prostoru na člověka má v sociologii již svou tradici, prošlo dlouhodobým vývojem. Dnes se témata zabývající se například vlivem specifického městského prostředí na chování lidí žijících v něm dostávají opět do popředí. Prostor kolem nás ovlivňuje naše jednání v tomto prostoru, proto je cílem práce, kromě významů, také zjistit a popsat, jak tento konkrétní veřejný prostor ovlivňuje aktivity, kterým se tu jeho uživatelé věnují.

Práce si tedy klade za cíl zodpovězení několika následujících výzkumných otázek:

- Jak studenti vnímají prostor nádraží a jeho okolí?
- Jak tento prostor a jeho části hodnotí z hlediska funkce a estetiky?
- Jakým aktivitám se zde věnují a jak tento prostor tyto aktivity ovlivňuje?

3.2 Design výzkumu

Pro výzkum realizovaný v rámci této bakalářské práce byl zvolen kvalitativní přístup. S ohledem na cíl práce, jímž je popsat každodenní aktivity a významy uživatelů spojené s konkrétním veřejným prostorem, byla volba kvalitativního šetření od počátku jednoznačná.

Výhodou kvalitativního přístupu je fakt, že výzkumník se pohybuje přímo v terénu, kde sbírá data, která zároveň analyzuje.

Kvalitativní přístup umožňuje například vytvářet nové výzkumné otázky v průběhu výzkumu, měnit plán výzkumu podle aktuálních potřeb nebo přidávat další metody. Jak bude řečeno v následující kapitole Techniky sběru dat, výzkum byl založen na semi-strukturovaných rozhovorech, doplněn metodou go-along, kognitivní mapování a pro lepší pochopení například interakcí, každodennosti spojené se zkoumaným místem, je práce doplněna o fotografie, které byly v dané lokalitě pořízeny během několika měsíců.

Na počátku práce, po stanovení výzkumného problému, přichází na řadu volba celkového průběhu výzkumu, podmínek, za kterých bude šetření probíhat. Někteří výzkumníci si vytváří své vlastní výzkumné designy, pro tuto studentskou bakalářskou práci byla ale samozřejmě zvolena jedna z již existujících metod – zakotvená teorie. Ta je založena na systematickém shromažďování údajů o zkoumaném jevu a současné analýze těchto údajů [Mioviský 2006: 226].

Jednou z výhod zakotvené teorie je schopnost integrovat data získaná odlišným způsobem, a tím pádem nejen možnost využít různých metod získávání dat, ale zároveň využívat různé postupy při jejich analýze [Mioviský 2006: 226].

Další výhodou je její plastičnost. Zakotvenou teorii je možné upravovat podle potřeb výzkumu, proto je u ní ale zároveň kladen důraz na přesné protokolování a deskripce jednotlivých kroků [Mioviský 2006: 226]. To může být někým shledáváno jako nevýhodné, ale pro mě jako studentku nikoliv.

3.3 Techniky sběru dat

3.3.1 Polostrukturovaný rozhovor

Jako primární technika sběru dat byla v tomto výzkumu zvolena metoda polostrukturovaného rozhovoru. Tato metoda nese několik výhod, pro které byla zvolena. Za výhodnou byla shledána, kromě možnosti získání subjektivních názorů respondenta, například možnost osobního kontaktu s respondenty nebo také možnost pokládat doplňující otázky, například pro vysvětlení nebo upřesnění odpovědi respondenta. Protože má ale polostrukturovaný rozhovor předem stanovenou kostru

(scénář), dle které se tazatel řídí, nenastane zároveň situace, že by bylo něco důležitého v průběhu rozhovoru vynecháno.

Vzor scénáře, podle něhož byly všechny rozhovory vedeny, je umístěn v příloze bakalářské práce. Scénář byl rozdělen do celkem pěti tematických okruhů, každý z nich obsahuje několik otázek. V rámci výzkumu byl nejprve proveden pilotní rozhovor s respondentem, který přesně splňoval kritéria výzkumného vzorku.

3.3.2 Go-along

Hlavní metoda výzkumu v podobě polostrukturovaných rozhovorů byla následně doplněna o go-along výzkumnou strategii.

Při go-along výzkumník doprovází respondenta jeho obvyklou, každodenní trasou v místě výzkumu. Při tom respondent na základě instrukcí cestu komentuje, popisuje, co při cestě obvykle zažívá, čeho si v daném prostoru všímá, cokoli, co mu přijde na mysl. Kusenbach [2003] tuto metodu nazývá hybridem mezi zúčastněným pozorováním a rozhovory [Kusenbach 2003: 463].

Metoda go-along má spoustu výhod oproti nejběžnějším metodám v kvalitativním výzkumu – zúčastněnému pozorování a rozhovorům. Protože například interview většinou neprobíhá přímo v místě, o kterém se rozhovor vede, nedokáže si často respondent toto místo dokonale vybavit a proto se může stát, že na některá fakta vůbec nevzpomene. Protože lidé ve svém přirozeném prostředí jednájí bez toho, aniž by toto jednání komentovali, může být pro výzkumníka těžké při pozorování tomuto jednání dokonale porozumět [Kusenbach 2003: 459]. Proto je metoda go-along výhodná pro pochopení významu zkoumaného místa v každodenní praxi respondentů [Kusenbach 2003: 463].

Vzhledem k tématu této bakalářské práce, jímž je percepce konkrétního veřejného prostoru ve městě jeho uživateli, byla výzkumná strategie go-along zvolena jako doplňující metoda výzkumu hned na samém počátku. Možnost sledovat respondenty, jejich každodenní praxe a interpretace zároveň, přímo v terénu, byla shledána jako velmi zajímavá a přínosná.

3.3.3 Kognitivní mapy

Výzkum byl dále doplněn o metodu mentálního mapování, coby projekční techniku sběru dat.

Vnímání prostoru je vždy subjektivní, na jeho základě si každý tvoří mentální mapu, která obsahuje jeho individuální představu o prostoru. Do sociologie jí zavedl Kevin Lynch [(1960) 2004], který ve svých průzkumech amerických velkoměst používal metodu skicu, neboli kresby mentálních map obyvateli těchto měst ke zjištění „image“ (identita, struktura a význam) konkrétního prostředí. Podle Lynche mohou různé detaily snižovat nebo zvyšovat čitelnost prostředí.

Mentální mapa vypovídá o originálním vnímání prostoru člověka, o tom, zda místa hodnotí negativně, pozitivně či neutrálně a také například o jeho preferencích určitých míst nebo cest [Heřmanová, Patočka 2001: 112]. U metody mentálních map respondenti pomocí grafického vyjádření (nebo kombinací grafického a slovního vyjádření) prezentují prostor, který dobře znají, a dále svou kresbu dle instrukcí doplňují o další informace (například své trasy, významná místa, vnímané bariéry) [Schmeidler 2001: 249]. Podle Lynche [2004] jsou v mentálních mapách obsaženy především cesty, okraje, oblasti, uzly a významné prvky. Protože lidé vnímají prostředí všemi smysly, obsahují mentální mapy často také různé čichové nebo sluchové vjemy, které si s daným místem pojí. Vnímání prostoru je vždy individuální a i ve výsledné podobě nakreslených mentálních map se odráží různá specifika, například muži kreslí mentální mapu v jednodušší podobě oproti ženám, jejichž mapy bývají zpracovány pečlivěji a podrobněji [Heřmanová, Patočka 2007: 113].

Mentální mapy byly pořizovány v rámci polostrukturovaných rozhovorů, v jejichž průběhu byli respondenti požádáni o nakreslení části zkoumaného prostoru. Protože rozhovory probíhaly mimo místo, o kterém byl rozhovor veden, nakreslení mentální mapy v úvodu rozhovoru bylo shledáno jako výhodné například pro lepší představivost tohoto místa, o kterém se respondentům následně lépe hovoří, když ho „vidí před sebou“.

3.4 Cílová skupina a konstrukce výzkumného vzorku

S ohledem na cíl práce byli jako cílová skupina zvoleni uživatelé mapovaného veřejného prostoru (hlavního železničního nádraží a jeho okolí), konkrétně studenti vysokých škol. V Hradci Králové se nachází několik univerzit, a protože mnoho studentů do města dojíždí, tvoří studenti početně velmi vysoce zastoupenou skupinu mezi uživateli hlavního vlakového nádraží.

Respondenti byli vybíráni účelově. Protože jsem sama studentkou vysoké školy, ve shánění respondentů pro mě nebyla žádná větší překážka. Většina oslovených lidí byla z řad mých přátel nebo známých, v některých případech zafungovala také metoda sněhové koule. Téměř ve všech případech projevíli oslovení respondenti ochotu se výzkumu zúčastnit.

Po seznámení účastníků s tématem a informacemi o výzkumu byly postupně domluveny schůzky s respondenty, kteří odpovídali několika kritériím. Všichni byli aktuálně studenty vysokých škol, šest respondentů bylo mužského a šest respondentek ženského pohlaví. Celkem pět z nich mělo stálé bydliště v Hradci Králové, šest respondentů pocházelo z úplně jiných obcí. Jeden respondent měl trvalé bydliště v malé obci poblíž Hradce Králové, protože ale většinu svých aktivit už od dětství směřoval do tohoto města, které znal velmi dobře, byl na základě těchto charakteristik zařazen ke skupině respondentů pocházejících z Hradce Králové. Celkem bylo tedy provedeno dvanáct rozhovorů, včetně jednoho pilotního. Po každém provedeném rozhovoru následovala metoda „go-along“, tedy bylo provedeno také dvanáct procházek daným prostorem.

Vzhledem ke stanoveným kritériím a počtu provedených rozhovorů a procházek se domnívám, že byl výzkumný vzorek plně nasycen, případná další data získaná pomocí interview by, dle mého názoru, již nepřinesla nic nového.

S každým provedeným rozhovorem bylo zároveň zaznamenáváno několik identifikačních údajů – pohlaví, věk respondenta, trvalé bydliště, aktuálně studovaná vysoká škola, ročník studia, datum a místo provedení rozhovoru. Tyto základní údaje jsou pro přehlednost zaneseny v následující tabulce.

Jméno	Pohlaví	Věk	Bydliště	Škola	Ročník	Datum	Místo
Respondent 1	Žena	23 let	Boskovice	UHK	3.	21. 1. 2015	Kavárna
Respondent 2	Žena	23 let	Hradec Králové	UHK	3.	22. 1. 2015	Domácnost respondentky
Respondent 3	Muž	24 let	Praskačka	UPOL	1. navazující	10. 2. 2015	Cukrárna
Respondent 4	Muž	23 let	Hradec Králové	UHK	3.	12. 2. 2015	Kavárna
Respondent 5	Muž	21 let	Heřmanův Městec	UHK	3.	19. 2. 2015	Café&Bar
Respondent 6	Muž	22 let	Mostek	UHK	3.	19. 2. 2015	Café&Bar
Respondent 7	Žena	22 let	Semily	UK	2.	20. 2. 2015	Vlak
Respondent 8	Muž	23 let	Jaroměř	UHK	3.	23. 2. 2015	Kavárna
Respondent 9	Žena	23 let	Praha	UHK	3.	26. 2. 2015	Domácnost tazatelky
Respondent 10	Žena	24 let	Hradec Králové	UHK	2.	4. 3. 2015	Škola
Respondent 11	Žena	23 let	Hradec Králové	UHK	3.	11. 3. 2015	Cukrárna
Respondent 12	Muž	23 let	Hradec Králové	UK	1. navazující	12. 3. 2015	Kavárna

Tabulka 1: V tabulce je uvedeno pohlaví, věk, trvalé bydliště, škola, kterou dotazovaný aktuálně studuje a ročník, datum a místo provedení rozhovoru.

Zdroj: Vlastní

3.5 Průběh sběru dat

Data byla sbírána v průběhu několika měsíců (konkrétně to byl leden – březen 2015). Protože se jednalo o měsíce zimní, bohužel nebylo možné/vhodné provádět

rozhovory venku, přímo ve zkoumaném prostoru. Proto byla většina rozhovorů provedena v kavárně nebo cukrárně poblíž hlavního nádraží. Jeden z rozhovorů, kdy respondentka jela z Hradce Králové na víkend domů a měla stejnou cestu jako já, byl proveden rozhovor přímo ve vlaku. Většina „go-along“ procházek následovala hned po dokončení rozhovoru, v některých málo případech byl respondent prostorem doprovázen následující den. Všechny interview a procházky byly zaznamenávány na zvukový rekordér.

Ještě toho dne, po dokončení každého interview a procházky, následovalo zapisování doplňujících informací o respondentech a celkovém průběhu rozhovoru a procházky. Všechny rozhovory a audio nahrávky zaznamenané při procházkách byly z nahrávacího zařízení ukládány na jiná úložiště a postupně přepisovány a analyzovány.

Protože byli všichni respondenti studenty vysokých škol a ve většině případů moji přátelé a známí a především byli všichni ochotni se výzkumu zúčastnit, probíhaly všechny rozhovory neformálně a s velmi přátelskou atmosférou. Nikdo z dotazovaných neměl problémy s odpovídáním na položené otázky, všem dotazům rozuměli a ochotně se ujímali slova. Někteří z nich se zdáli zpočátku zaskočení požadavkem na nakreslení mentální mapy, samotné kreslení pro ně ale následně bylo většinou zábavné. Na samém počátku následující procházky působili někteří trochu rozpačitě, po obdržení instrukcí už ale neměli s komentováním své cesty žádné větší problémy.

Provedené rozhovory trvaly ve většině případů mezi dvaceti a čtyřiceti minutami, následné doplňující procházky, protože vedly poněkud kratší trasou (skrz Riegrovo náměstí), okolo pěti minut.

3.6 Zpracování dat

Kontrola validity získaných dat byla zajištěna metodou triangulace, polostrukturované rozhovory byly doplněny o strategii go-along a mentální mapování. Všechny rozhovory a procházky byly zaznamenávány na nahrávací zařízení. Všechny získané rozhovory byly průběžně přepisovány, nahrávky pořízené

z procházek byly doplňovány o poznámky, několikrát poslechnuty a následně z nich byly vytvářeny další poznámky s hlavními postřehy.

Data byla analyzována převážně deduktivně, pomocí programu MAXQDA 10, kam jsem nejdříve nahrála všechny dokumenty v podobě přepsaných rozhovorů. Ty jsem poté jednotlivě kódovala. Při vytváření kódů jsem vycházela především ze scénáře. Všechny vzniklé kódy jsem následně zařadila do kategorií, které vznikly na základě výzkumných otázek. Vytváření kódů probíhalo v několika kolech a několikanásobném pročitání všech dokumentů. Nejprve vznikaly kódy deskriptivní, dále jsem se mezi okódovanými segmenty snažila nalézat vzájemné vztahy a souvislosti a ty analyzovat. V procesu kódování jsem se řídila především znalostmi z výuky kvalitativního šetření a také některými radami, které uvádí Disman [2011].

Sémantická mapa vznikla analýzou všech tří technik sběru dat a znázorňuje Riegrovo náměstí. Jsou v ní vyznačeny především hlavní zóny, o kterých respondenti hovořili jak při rozhovoru a v průběhu kreslení mentální mapy, tak následně při procházkách tímto prostorem. Těmto místům dotazovaní přisuzovali různé významy, hovořili o překážkách, osobách či skupinách, které jsou pro tato místa charakteristické či o svých aktivitách. Pro lepší přehlednost jsou zóny vyznačeny barevně.

Příklady kódovníku a kódování jsou obsaženy v přílohách práce, stejně jako jeden celý přepsaný rozhovor a mentální mapa. Sémantická mapa je vzhledem k tomu, že se jedná o výsledek analýzy, součástí kapitoly Empirie.

3.7 Etické otázky výzkumu

Etika výzkumu je důležitá, ovšem při snaze nalézt etický kodex, kterým bych se ve své práci mohla řídit a který by se týkal konkrétně výzkumu sociologického a byl dostupný v České republice, jsem narazila na problém a žádný takový se mi nepodařilo nalézt. Proto jsem se ve svém projektu řídila některými pravidly, která uvádí Silverman [2005], nebo také etickým kodexem Americké Antropologické Asociace [2012].

V rámci výzkumu nebyl od respondentů vyžadován žádný poučený (informovaný) souhlas ve formě dokumentu, všichni respondenti souhlasili s účelem a podmínkami výzkumu pouze ústní formou. V celém šetření bylo dodržováno několik důležitých etických zásad.

Respondenti byli samozřejmě předem (ještě před samotným započítím rozhovoru) obeznámeni s účelem šetření, s technikami sběru dat (rozhovory a procházky se zvukovým záznamem), s jejich následným vyhodnocením i způsobem uchování. V práci byla zachována jejich anonymita, zveřejněny byly pouze ty informace a identifikační údaje, ke kterým dali sami svolení.

Jednotliví účastníci tohoto šetření jsou v celé práci označeni pouze jako „Respondent 1, 2, ...“, přičemž číslo uvádí postupné pořadí, ve kterém se výzkumu účastnili. Identitu všech respondentů zná pouze sama tazatelka, žádným dalším osobám nebude sdělena.

Veškeré zvukové záznamy rozhovorů a procházek nahrávané na zvukový rekordér, stejně tak jako mentální mapy, jsou přístupné pouze samotné tazatelce a slouží pouze pro jejich následnou transkripci a analýzu. Uchovány budou pouze v osobním počítači a nahrávacím zařízení. Doslovné transkripce provedených interview budou, kromě jedné ukázky přiložené k bakalářské práci, zpřístupněny pouze zaměstnancům univerzity.

Samotné výsledky výzkumu budou v elektronické podobě needitovatelného souboru poskytnuty pouze těm respondentům, kteří o ně projeví zájem.

4 Empirická část

4.1 Deskripce získaných dat

4.1.1 Respondent 1

(žena, 23 let, studentka UHK, pochází z Boskovic)

Již v samotném úvodu rozhovoru respondentka charakterizuje místo jako rušné, stresující, kde se pohybuje mnoho lidí, kteří odtamtud zároveň chtějí rychle utéci.

Prostor před nádražím vymezuje jako bezprostřední prostor před budovou nádraží, po první zastávky městské hromadné dopravy a kruhový objezd. Dále zmiňuje hotel Černigov a přilehlý park, který ale do prostoru před nádražím již nezahrnuje.

Z pohledu bezpečnosti místo charakterizuje jako relativně bezpečné. Respondentka nemá dobrý pocit pouze u vchodů do nádraží, a to kvůli lidem, kteří v těchto místech postávají, nebo se zde pohybují. Ty popisuje jako podnapilé, kuřáky, bezdomovce. Uvnitř budovy nádraží se necítí dobře v pravé části, o které hovoří jako o té „zapadlejší“ a kde se raději příliš nepohybuje, protože tam občas sedí bezdomovci a zvláštní lidé. To jsou specifické skupiny, které si dotazovaná s prostorem hlavního nádraží a okolím pojí. Jako další skupinu uvádí cyklisty, o kterých hovoří v souvislosti s parkovištěm pro kola před budovou nádraží.

V dané lokalitě se pohybuje dvakrát týdně, a to z důvodu dojíždění vlakem do školy. Bývá zde ve všední dny, v dopoledních nebo pozdějších odpoledních hodinách a kromě občasného využití zdejší pošty využívá prostor výhradně jen pro nutnou dopravu. Uvnitř budovy nádraží příliš času netráví, někdy si před cestou koupí jídlo nebo zajde do trafiky. Se službami nacházejícími se uvnitř budovy je spokojená, hovoří pouze o chybějící lékárně, kterou by zde ocenila. V centrální části nádraží dle studentky chybí lavičky, je jich tu málo a tam, kde jsou, sedí bezdomovci, takže jí neláká si tam sednout. Podobně hovoří i o prostoru před nádražím, kde je sice laviček dostatek, ale sedí na nich bezdomovci. Jinak o prostoru před budovou hovoří kladně,

především se jí líbí uspořádanost zastávek městské hromadné dopravy a dostatek zeleně.

Kladně dotazovaná hodnotí také polohu terminálu městské hromadné dopravy a autobusového nádraží, která je podle ní blízka nádraží vlakovému. S celkovým umístěním nádraží je taktéž spokojená, všude je možné pěšky dojít a je zde dobře vyřešená městská hromadná doprava.

Reklam v prostoru si respondentka všímá. Charakterizuje je jako rušivé v případě, že jsou umístěné tak, že se jim lidé musí přímo vyhýbat. To popisuje jako přímo otravné pro lidi. Billboardy na peronech nebo v podchodech jí jinak nevadí.

4.1.2 Respondent 2

(žena, 23 let, studentka UHK, pochází z Hradce Králové)

Druhá respondentka charakterizuje nádraží a okolí jako místo, které je hodně dynamické, kde se především setkávají lidé, kteří cestují.

S pojmem nádraží si spojuje jak budovu hlavního nádraží, tak také zastávky před ní. Prostor před nádražím vymezuje až po okraje celého Riegrova náměstí, včetně „relaxační zóny“ - parku u hotelu Černigov, kruhového objezdu a silnice vedoucí směrem ke Koruně.

Z pohledu bezpečnosti se studentka necítí dobře v místech u vchodů do nádraží, a to z důvodu, že se v těchto místech vyskytuje mnoho kuřáků a zvláštních lidí. Venku se snaží vyhýbat lavičkám, na kterých sedí „pochybná individua“. Co se týče vnitřku budovy, dotazovaná zmiňuje pravou část nádraží, kterou charakterizuje jako temnou a odtrženou od zbytku nádraží.

V průběhu rozhovoru respondentka popisuje, jak využívala toto místo v průběhu života. V současné době je to jen v případě, že jede někam na výlet, nebo se potřebuje nechat vyfotit v obchůdku na Riegrově náměstí. Často jezdí do Prahy, směrem na Pardubice a to v dopoledních hodinách. Vrací se potom pozdě v noci, posledním vlakem jedoucím z Pardubic, proto zná místo dobře i v nočních hodinách.

V noci prostor charakterizuje jako docela klidný, dostatečně hlídáný. Specifické skupiny, kterých si v této oblasti všímá a mezi které respondentka zahrnuje kuřáky, opilce a „individua“ vypadající jako bezdomovci, se tam podle ní vyskytují pouze přes den.

Prostor si respondentka pamatuje i před úpravami a rekonstrukcí hodnotí celkově kladně. Prostor před nádražím je podle ní nyní modernější a hezčí. Oceňuje parkovací dům pro kola, který sice nikdy nevyužila, stavba se jí ale líbí. Chybí jí tu někde v okolí parkoviště pro osobní automobily, v místě, kde se jedno ještě v nedávné době nacházelo, bylo z důvodu nové stavby obchodního domu zrušeno a jiné je pouze u terminálu hromadné dopravy a Lidlu, což je podle ní daleko. Dotazovaná dále hovoří o „kočičích hlavách“ - dlažbě, která je podle ní nepraktická pro cestující s kufry a ženy s podpatky. Uvnitř budovy netráví příliš času, domnívá se ale, že v centrální části je pro cestující nedostatek míst k sezení a chybí zde nějaká čekárna. Dále hovoří o nevyužitých prostorách v budově a o tom, že zde chybí nějaké posezení, například kavárna. Polohu terminálu hodnotí studentka jako dobře vyřešenou. I přesto, že se terminál dle jejího názoru nachází v trochu větší vzdálenosti od hlavního nádraží, funguje tu přeprava městskou hromadnou dopravou zdarma. Umístění nádraží ve městě hodnotí také pozitivně, je možné odtud dojít pěšky do centra. Dále vyzdvihuje řešení městské hromadné dopravy. Staví zde většina spojů, tudíž je možné dojet kamkoliv do celého města.

4.1.3 Respondent 3

(muž, 24 let, student UPOL, pochází z Praskačky)

Respondent vymezuje nádraží jako samotnou budovu, prostor před nádražím dle něho zahrnuje cesty, stromy, lavičky a fontánu, končí až před hotelem Černigov.

Charakteristickými prvky jsou podle respondenta v tomto prostoru především zeleň a lavičky, ale také specifické skupiny, mezi které řadí především bezdomovce. Ti se vykytují hlavně před budovou nádraží a podél stěny, u níž jsou umístěny lavičky. Respondent se domnívá, že po setmění je možné si těchto lidí v prostoru více všimnout, jako hlavní důvod uvádí celkový úbytek lidí na nádraží a v okolí.

Respondent jezdí jednou týdně do Olomouce do školy a zpět. V prostoru nádraží a okolí se tudíž pohybuje dvakrát týdně, většinou ve všední dny, ráno, odpoledne nebo večer. Pokud se na nádraží náhodou vyskytne o víkendu, všímá si, že je prostor poklidnější, je zde celkově nižší provoz a frekvence. Lokalitu hlavního nádraží využívá výhradně pro dopravu, prostorem před nádražím pouze prochází, případně čeká na městskou hromadnou dopravu.

Prostor před nádražím si student pamatuje ještě před úpravami, rekonstrukci hodnotí kladně. Nynější prostor popisuje jako daleko úhlednější, s více zelení, především stromy. Líbí se mu park před hotelem Černigov, lavičky a vyzdvihuje praktickou informační tabuli s odjezdy autobusů a vlaků. Nápad s parkovacím domem pro kola se respondentovi líbí. Zatím ho nevyužil, ale do budoucna to plánuje. Co se týče parkování pro osobní automobily, mohla by být situace v okolí nádraží lepší. Prostory uvnitř haly nádraží by si dotazovaný představoval čistější. Se službami zde není zcela spokojen, chybí mu zde také lavičky, nebo nějaká čekárna či odpočívárna. Dále mu zde chybí něco na úschovu zavazadel, skříňky, které tu jsou pro tyto účely, mu nevyhovují.

Respondent hovoří pozitivně o umístění terminálu hromadné dopravy a autobusového nádraží. Vzdálenost od hlavního železničního nádraží, kterou odhaduje na dvě stě metrů, charakterizuje jako výhodnou. Poloha hlavního nádraží ve městě je také dobrá. Nádraží je dle respondenta na okraji města, je ale možné snadno dojít do centra pěší chůzí, do krajních částí Hradce potom případně dojet městskou hromadnou dopravou.

4.1.4 Respondent 4

(muž, 23 let, student UHK, pochází z Hradce Králové)

Hned v úvodu rozhovoru respondent vyzdvihuje parčík s fontánkou, jako charakteristický znak, který má s tímto místem spojený.

Při vymezení nádraží zahrnuje jak samotnou budovu železničního nádraží, tak také prostor před nádražím, terminál hromadné dopravy a celou ulici vedoucí od

Reigrova náměstí až k Tesco. Prostor před nádražím je dle respondenta celé Riegrovo náměstí, zahrnuje park a končí hotelem Černigov.

Z pohledu bezpečnosti hodnotí jako problematickou oblast u vchodů do budovy nádraží, a to z důvodu výskytu některých skupin lidí. Mezi tyto specifické skupiny řadí bezdomovce, popíjející squattery se psy a romské občany, kteří mimo jiné v letních měsících vysedávají v parčíku a koupou děti v místní fontáně. Těchto skupin si tu všimá především přes den, když je venku světlo. Po setmění vnímá prostor jako celkově vyprázdněný.

Prostorem se dotazovaný pohybuje většinou třikrát do týdne, kvůli cestě vlakem na brigádu. Většinou se jedná o pátek, sobotu, nebo neděli v různou denní dobu. O víkendu pozoruje celkově menší počet lidí, převážně jsou tu výletníci. Lokalitu využívá respondent jen za účelem dopravy. Prostorem před nádražím většinou pouze projde, nebo čeká na zastávce na městskou hromadnou dopravu. Někdy zajde na poštu, kvůli výběru z bankomatu, který je umístěný uvnitř. V budově nádraží využívá obchody s občerstvením, kde si před cestou kupuje svačinu, noviny nebo nějaký nápoj.

Riegrovo náměstí si student pamatuje již před úpravami a jeho rekonstrukci hodnotí kladně. Vyzdvihuje především stromy a bílou dlažbu, která místu dodává eleganci. Nádraží má spjaté s hotelem Černigov, který, ačkoli nevypadá pěkně, považuje za dominantu Hradce. Proto není respondent nadšený z jeho plánovaného bourání. Parkování pro osobní automobily v okolí nádraží popisuje respondent slovy „velká bída“. V prostoru u nádraží se dle respondenta stávaly pravidlem krádeže jízdních kol, proto oceňuje stavbu nového parkovacího domu pro kola, odkud již kolo nikdo neukradne.

S umístěním terminálu hromadné dopravy a autobusového nádraží je spokojený. Respondent v průběhu rozhovoru hovoří o tom, že dříve žádné autobusové nádraží nebylo a autobusy vyjížděly z prostoru Riegrova náměstí, což nebylo zcela ideální. Proto necítí, že by fakt, že se terminál nachází kousek vedle budovy nádraží, byl nějaký razantní krok ve smyslu, že by měl být s jeho umístěním nespokojený. Lokalitu umístění hlavního nádraží charakterizuje respondent jako

dobrou pro všechny obyvatele, s ohledem na to, jakým způsobem je Hradec jako město uspořádaný.

4.1.5 Respondent 5

(muž, 21 let, student UHK, pochází z Heřmanova Městce)

Pátý respondent hned v úvodu rozhovoru začíná hovořit o „šeredném“ prostředí, kde je spousta lidí a „hnusné“ hale, kam vůbec nechce chodit. Jako charakteristický prvek v prostoru uvádí dlažební kostky.

Nádraží vnímá jako hlavní budovu a prostor bezprostředně před ní, se stojany na kola, informační tabulí a prvními zastávkami městské hromadné dopravy. Prostor před nádražím respondent vymezuje jako veškeré místo, které je vidět, když jde k nádraží. To znamená celé Riegrovo náměstí, až po hotel Černigov.

Z pohledu bezpečnosti se dotazovaný necítí dobře v oblasti u vchodů do budovy nádraží, kterou charakterizuje jako místo, kde se kouří a pohybují se tam „pofiderní existence“. Jeho pocit bezpečí v celém prostoru klesá v průběhu dne s přibývajícimi hodinami. Jako charakteristické skupiny pohybující se v prostoru uvádí Romy, bezdomovce a pubertáky.

Prostor využívá pouze občas (asi jednou týdně), a to za účelem cesty vlakem, nebo když někoho na nádraží vyzvedává. Prostorem před nádražím většinou pouze prochází, někdy si tam i sedl a svačil, ale protože na lavičkách většinou sedí bezdomovci, nijak ho to tam k sezení neláká. Prostor celkově hodnotí negativně, je podle něho prázdný, v bezprostředním prostoru před nádražím je málo zeleně. Jako jediný prvek, který se mu zde líbí, uvedl student památník obětem komunismu. Dle slov respondenta je v prostoru před nádražím nedostatek laviček, zeleně a přidal by mu nějaký vodní prvek, například pítko. Chybí mu také parkování pro osobní automobily v okolí. Nové cykloparkoviště hodnotí kladně, do budoucna plánuje jej využít. Lavičky dotazovanému schází také uvnitř budovy nádraží. Služby, které se zde nachází, hodnotí jako standardní, není schopen si vzpomenout na žádnou takovou, která by mu tu scházela. Líbí se mu píano pro veřejnost, vyzdvihuje také

knihkupectví. Umístění terminálu hodnotí respondent pozitivně, vyzdvihuje možnost přepravy z nádraží na terminál zdarma, kterou sám také občas využije. S lokalitou umístění hlavního nádraží je také spokojený, jiné místo si nedokáže představit.

4.1.6 Respondent 6

(muž, 22 let, student UHK, pochází z Mostku)

Prostor šestý respondent charakterizuje jako prostorný, uzlový bod. Protože tvoří přestupní místo pro městskou hromadnou dopravu, není tu příliš zeleně.

Nádraží vymezuje pouze jako budovu samotnou, prostor před nádražím potom pro dotazovaného tvoří celé Riegrovo náměstí, ohraničené budovou ČEZu, hotelem Černigov, poštou a křižovatkou.

Respondent se necítí bezpečně v prostoru u pošty a u vchodů do budovy nádraží, a to proto, že se zde slučují sociálně slabší obyvatelé navázaní právě na to nádraží. Mezi specifické skupiny, které se tu vyskytují, řadí Romy, bezdomovce a dále také studenty. Těchto skupin si v prostoru všímá po celý den.

V prostoru se dotazovaný pohybuje dvakrát týdně - když přijede do školy a následně zase odjíždí. Většinou je to v odpoledních a večerních hodinách. Prostorem buď pouze prochází, nebo čeká na městskou hromadnou dopravu. Nádraží a jeho okolí tvoří pro studenta okraj města, proto kromě nutné dopravy nemá důvod, proč by zde zůstal, nebo tu nějak trávil svůj čas.

Celý prostor podle dotazovaného tvoří uzlový bod, má plnit nějakou funkci a tu splňuje. Líbí se mu park před hotelem, fontána, parkovací dům pro kola a památník obětem komunismu. Negativně se respondent vyjadřuje o hotelu Černigov, který nezapadá do celého prostoru. Se službami umístěnými uvnitř budovy hlavního nádraží je respondent spokojený, jediné, co mu zde chybí a co by uvítal, je nějaká kavárna. Respondent se dále vyjadřuje pozitivně k umístění terminálu hromadné dopravy a autobusového nádraží, který je od budovy nádraží kousek. Poloha nádraží ve městě je dle respondenta také vyhovující, je možné odtud dojít do centra města pěšky a tam, kam dojít nelze, je možné snadno dojet městskou hromadnou dopravou.

4.1.7 Respondent 7

(žena, 22 let, studentka UK, pochází ze Semil)

Sedmá respondentka charakterizuje lokalitu jako místo pro dopravu, kde se pohybuje spousta lidí, kteří přichází a odchází a „všechno se tu točí“.

Nádraží dotazovaná vymezuje pouze jako budovu samotnou a dále potom to, co se nachází za ní, to znamená nástupiště a koleje. Prostor před nádražím vymezuje jako prostor bezprostředně před budovou, s koly, až po zastávky městské hromadné dopravy. Dále hovoří o místě, kde stojí hotel Černigov a který už do prostoru před nádražím nezahrnuje.

Lokalitou se studentka pohybuje dvakrát týdně, když přijíždí a následně zase odjíždí ze školy. Pohybuje se zde tedy pouze za účelem přepravy, ve všední dny, ráno a kolem poledne, nejdéle odpoledne. Prostorem vždy pouze prochází, případně čeká na městskou hromadnou dopravu.

Z pohledu bezpečnosti se necítí dobře v místě u vchodů do budovy nádraží, a to kvůli lidem, kteří se zde pohybují, a které respondentka označuje jako bezdomovce či nezaměstnané. Ti podle dotazované tvoří jednu ze specifických skupin, kterých si zde všímá. Další skupinu pak tvoří mladí studenti. Skupin si v prostoru všímá především v odpoledních hodinách. Prostor před nádražím hodnotí dotazovaná celkově kladně, hovoří o něm jako o prostorném, světlém místě. Jediné, co jí zde vadí, je bílá dlažba a někteří lidé, kteří se zde vyskytují. Uvnitř budovy nádraží není respondentka příliš spokojená se službami, které se zde nachází. Chybí jí tu místo, kde by si mohla koupit nějaké „lepší“ jídlo, případně čekárna, kde by lidé mohli čekat, pokud jim jede vlak za delší dobu. Dále by tu uvítala také nějaké odkládací místo na zavazadla. Prostor vpravo od vchodu popisuje jako strašidelné místo.

K poloze hlavního nádraží se vyjadřuje pozitivně, stejně tak hodnotí kladně umístění terminálu hromadné dopravy a autobusového nádraží, které se podle ní nachází „kousíček“ od nádraží.

4.1.8 Respondent 8

(muž, 23 let, student UHK, pochází z Jaroměře)

Osmý respondent charakterizuje lokalitu jako rušné místo, kde se pohybuje hodně lidí. Nádraží tvoří pro dotazovaného pouze samotná budova a dále potom to, co se nachází za ní, čili nástupiště a koleje. Prostor před nádražím respondent vymezuje jako celé Reigrovo náměstí, až po hotel Černigov.

Danou lokalitou se pohybuje velmi často, asi pětkrát týdně. Jezdí vlakem do školy, nebo za kamarády, do Hradce Králové ale směřuje také spoustu jiných aktivit, jako například nákupy. Prostor nádraží a jeho okolí využívá pouze pro dopravu, většinou jím jen prochází, případně čeká na spoj městské hromadné dopravy.

Student se v prostoru často pohybuje ve večerních a nočních hodinách, kdy se tu necítí tak bezpečně jako přes den. Jako důvod uvádí bezdomovce ležící na lavičkách. Jinak vnímá lokalitu jako relativně bezpečnou. Jako specifické skupiny, kterých si zde všimá, uvedl dotazovaný bezdomovce a Romy, kteří se vyskytují právě na lavičkách před budovou nebo uvnitř nádraží.

Prostor před nádražím si respondent pamatuje již před rekonstrukcí, po úpravách ho hodnotí celkově kladně. Líbí se mu, jak působí otevřeně, není „přeplácáný“ a z jednotlivých prvků zde vyzdvihuje především park a fontánu před hotelem Černigov. Líbí se mu také parkovací dům pro kola. Se službami uvnitř nádraží je dotazovaný vcelku spokojený. Hovoří o tom, že pamatuje dobu, kdy tu vůbec žádné obchody nebyly. Dnes má proto pocit, že je tu vše, co potřebuje.

S umístěním terminálu městské hromadné dopravy a autobusového nádraží je respondent spokojený, s celkovým umístěním nádraží ve městě také.

4.1.9 Respondent 9

(žena, 23 let, studentka UHK, pochází z Prahy)

Prostor respondentka charakterizuje jako tranzitní, kde chodí a cestují lidé a jezdí autobusy městské hromadné dopravy. Dle slov dotazované je zde hezké

prostředí, jako charakteristický znak, který se pojí s prostorem před nádražím, uvádí kola.

Jako „nádraží“ vnímá respondentka i prostor bezprostředně před budovou a dále také to, co se nachází za ní, což popisuje jako prostory, které bývají neudržované. Prostor před nádražím vymezuje jako prostor se stojany na kola a zastávkami městské hromadné dopravy. Okolní budovy, jako je pošta nebo hotel Černigov, ani prostor před hotelem, již do „prostoru před nádražím“ nezahrnuje. Ten pro ni končí zastávkami MHD.

Celý prostor studentka charakterizuje jako bezpečný, jediné místo, které je jí nepříjemné, je vpravo po vstupu do budovy, směrem k toaletám. Příjemnost pobytu ve veřejných prostorech dotazovaná hodnotí podle toho, zda si tam může v klidu sníst svačinu a dochází k závěru, že zde může.

V lokalitě se pohybuje jednou nebo dvakrát týdně a to výhradně jen z důvodu cesty. V prostoru před nádražím se jí líbí světlá dlažba a stojany s koly, celý prostor se jí ale zdá málo využitý, ocenila by zde více laviček. Líbí se jí také budova nádraží samotná. Se službami uvnitř nádraží je relativně spokojená, jediné, co by zde ocenila a co tu není, je něco místního, originálního. Jsou tu pouze obchody, které je možné vidět na všech ostatních nádražích, což je podle respondentky škoda.

S umístěním terminálu hromadné dopravy a autobusového nádraží je spokojená, samotná stavba se jí ale příliš nelíbí, proto je ráda, že je trochu opodál a nezasahuje do nádraží železničního, které má svou vlastní atmosféru a zaslouží si vlastní prostor. S umístěním nádraží ve městě je dotazovaná také spokojená, dále hovoří o tom, že je zde (před nádražím) pěkný prostor, který, kdyby byl umístěný více v centru, by možná sama více využívala, a to i za účelem rekreace.

4.1.10 Respondent 10

(žena, 24 let, studentka UHK, pochází z Hradce Králové)

Desátá respondentka charakterizuje lokalitu jako rušné místo, kde se pohybuje hodně lidí a hodně autobusů.

„Nádraží“ pro ni znamená celý prostor, který zahrnuje i Riegrovo náměstí. Prostor před nádražím potom vymezuje jako prostor bezprostředně před nádražím, s lavičkami, informační tabulí, končící silnicí s městskou hromadnou dopravou a kruhovým objezdem.

Místo popisuje jako ve dne bezpečné, policií dostatečně hlídané. K večeru si zde (u vchodu a na lavičkách před budovou) dotazovaná všimá některých skupin, „punkáčů“ se psem a bezdomovců, proto se tu už necítí příjemně.

V prostoru se respondentka pohybuje každý všední den, o víkendu jen vyjmečně, pokud tudy ale o víkendu prochází, všimá si velkého úbytku lidí. Prostorem většinou pouze prochází, nebo čeká na spoj městské hromadné dopravy. Prostor před nádražím hodnotí z estetické stránky pozitivně, líbí se jí fontánky a parkoviště pro kola. Dotazované občas vadí rozmístění některých zastávek městské dopravy, které jsou dál od sebe, a když pospíchá, musí přebíhat. Také počet laviček umístěných v prostoru hodnotí jako nedostačující. Dále respondentka hovoří o problému s parkováním pro osobní automobily.

Přímo do budovy hlavního nádraží dotazovaná příliš často nechodí, vlakem nikam pravidelně nedojíždí. Také se ale vyjadřuje negativně k počtu míst k sezení, který hala cestujícím nabízí.

Poloha terminálu městské hromadné dopravy a autobusového nádraží není dle dotazované zcela ideální, ocenila by, kdyby terminál byl blíže k nádraží. Oceňuje ale přepravu od nádraží na terminál (a obráceně), zdarma. Polohu nádraží vnímá studentka jako úplný okraj města, je na ní ale zvyklá, proto by ji neměnila. Umístění nádraží v centru města vidí jako nemožné.

4.1.11 Respondent 11

(žena, 23 let, studuje UHK, pochází z Hradce Králové)

Jako charakteristický znak v prostoru uvádí jedenáctá respondentka informační tabuli s odjezdy vlaků a městské hromadné dopravy a také místo před budovou, kde jsou popelníky a kde se potkávají lidé.

Nádraží znamená pro dotazovanou nejen samotnou budovu, ale také prostor bezprostředně před ní, se zastávkami městské hromadné dopravy a zmiňovanou informační tabulí. Prostor před nádražím respondentka vymezuje jako prostor od budovy až po zastávky městské hromadné dopravy (včetně), park s fontánou u hotelu Černigov už do toho prostoru nezahrnuje.

Dotazovaná studuje vysokou školu kombinovanou formou, každý všední den jezdí vlakem do zaměstnání do Pardubic. Prostorem se tedy pohybuje pětkrát týdně, vždy ráno a odpoledne. Protože má nedaleko nádraží trvalé bydliště, využívá také zdejší poštu, většinou o víkendech. Prostorem vždy pouze prochází, případně čeká na spoj městské hromadné dopravy.

Co se týče bezpečnosti, necítí se zde respondentka dobře především ve večerních hodinách, kdy je tu podle ní sice málo lidí, ale pohybují se tu tací, které by radši nepotkávala. Mezi specifické skupiny řadí bezdomovce a Romy, kteří se vyskytují především na lavičkách před budovou. Uvnitř budovy se dotazovaná necítí bezpečně v prostoru v podchodech.

Studentka pochází z Hradce Králové, tedy si pamatuje prostor před rekonstrukcí a úpravy hodnotí kladně. V průběhu rozhovoru vzpomíná, že dříve nebyly zastávky městské hromadné dopravy dobře uspořádané a všechny spoje odjížděly ze stejného místa, kde se navíc pohybovaly automobily taxi služby, proto tu byl velký zmatek. Co se týče estetiky, vyzdvihuje především zastávky hromadné dopravy, které jsou průhledné a příliš nezasahují do krajiny. Oceňuje praktičnost parkovacího domu, stavba samotná se jí však příliš nelíbí. Nelíbí se jí také zmiňované skupiny, které se pohybují před nádražím, kazí podle ní první dojem, který lidé přijíždějící prvně do Hradce, z celého prostoru mají. Spíše negativně se respondentka vyjadřuje k hale budovy, úpravy by podle ní potřebovala především ulička vedoucí k toaletám. Dále by tu dotazovaná ocenila obchod se suvenýry.

S umístěním terminálu městské hromadné dopravy a autobusového nádraží je spokojená, pozitivně hovoří také o možnosti jet od nádraží na terminál zdarma. S umístěním nádraží ve městě je studentka také spokojená, okraj města považuje za strategické místo.

4.1.12 Respondent 12

(muž, 24 let, student UK, pochází z Hradce Králové)

Poslední dotazovaný celý zkoumaný prostor charakterizuje jako rušné místo a lokalitu vnímá jako účelovou, která pro něho pouze slouží.

Nádraží respondent vymezuje jako hlavní budovu a bezprostřední okolí, to znamená až po zastávky městské hromadné dopravy. Prostor před nádražím vymezuje dotazovaný až po začínající bloky sousedících ulic, park s fontánou před hotelem Černigov už do tohoto prostoru, vztahujícího se k nádraží, nezahrnuje.

Z pohledu bezpečnosti charakterizuje lokalitu jako přes den bezpečnou, v nočních hodinách vnímá prostor jako klidnější, necítí se tam ale dobře, a to jak uvnitř budovy nádraží, tak i v celém jejím okolí.

Respondent dojíždí denně do školy, tudíž se lokalitou pohybuje pětkrát týdně. Kromě cesty do školy jsou jeho důvody cesty prostorem návštěva přátel nebo příbuzných, kteří v okolí bydlí. Většinou se tudy pohybuje brzy ráno, odpoledne, nebo večer. Prostorem dotazovaný vždy pouze prochází, případně čeká na spoj městské hromadné dopravy.

Mezi specifické skupiny, které se zde vyskytují, řadí dotazovaný především studenty a pracující lidi, kteří dojíždějí do zaměstnání. Dále si tu všimá alkoholiků (nebo uživatelé jiných návykových látek), bezdomovců (těch ale spíše u terminálu hromadné dopravy) a „vágusů“.

Prostor si respondent pamatuje již před rekonstrukcí. Úpravy hodnotí celkově pozitivně – prostor je nyní přehlednější, stala se z něho esteticky hezká lokalita. Dotazovanému se líbí především dlažba a fontána před hotelem Černigov, která už spolu s parkem dle dotazovaného nepatří k nádraží – tento prostor vnímá odděleně, jako přílehlé náměstí. Parkovací dům pro kola oceňuje jako účelnou stavbu, z estetické stránky se mu příliš nelíbí.

Uvnitř haly by respondent ocenil nějakou modernizaci, podchody a vchody na jednotlivá nástupiště mu připadají nepřehledné. Také by tu uvítal více míst k sezení. Část haly, která vede od vchodu směrem k toaletám, popisuje jako tmavou a po své

nepříjemné zkušenosti s toaletami by tam už nešel. Se službami uvnitř budovy je jinak spokojený.

S umístěním terminálu hromadné dopravy a autobusového nádraží je dotazovaný nespokojený, domnívá se, že by se měl nacházet blíže k železničnímu nádraží. O umístění celého nádraží hovoří respondent zpočátku také negativně, protože bydlí na opačném konci města, je to pro něho osobně daleko. Bez ohledu na své vlastní zájmy ale následně hodnotí umístění jako dobré pro většinu obyvatel ve městě.

4.2 Historický a fyzický popis místa

Hlavní nádraží v Hradci Králové vzniklo v padesátých letech devatenáctého století. Od té doby tvoří Hradec Králové důležitý dopravní uzel. Nádraží bylo postaveno z důvodu vzniku železniční trati vedoucí z Pardubic do Liberce, jejíž výstavba byla žádaná kvůli obavám z blížící se války s Pruskem. V době, kdy se rozhodovalo o poloze nádraží ve městě, byly navrženy tři lokality. Nádraží pak bylo postaveno na bývalém pastvisku zvaném „husinec“, v prostoru mezi Pražským předměstím a Kuklenami, které v té době tvořily samostatnou obec. Tato první budova nádraží stála v prostoru dnešního 2. nástupiště [Srp 2000: 7-8].

Dnešní podoba Hlavního nádraží je již třetí v pořadí. Její stavba probíhala v letech 1929 – 1935, podle návrhu Ing. Arch. Jana Reichla. Stavbu budovy, jež byla slavnostně otevřena 5. 5. 1935, vedl Ing. František Komárek ze Svobodných Dvůrů u Hradce Králové [Srp 2000: 37]. Současně s budovou nádraží byla postavena také sousedící budova pošty, která je s nádražím propojena.

Hradecké vlakové nádraží leží na kraji města, zároveň to odtud ale není daleko do centra. Odděluje Pražské předměstí od Kuklen, které jsou „za tratí“. Velká budova dominuje vysokou věží s hodinami, která jakoby jí rozdělovala na dvě části. V levé části budovy se kromě několika pokladen a informačního centra nachází obchod s potravinami, knihkupectví, kadeřnictví, a pro ty, kteří čekají, tu hala nabízí asi 24 míst k sezení. Ve střední části budovy, přímo naproti vchodu, jsou schody vedoucí do podzemní chodby, kterou lidé chodí na jednotlivá nástupiště. Dále se tu nachází

stánek s čerstvými džusy, s pizzou, pekařství a trafika. V pravé části budovy je umístěno piáno pro veřejnost, vietnamská prodejna oblečení, trafika, lékárna, automaty s teplými i studenými nápoji a toalety. V této části budovy jsou také umístěny lavičky, které ale nejsou příliš využívány. Celá tato pravá část nádražní haly působí poněkud tmavě a vzhledem k počtu cestujících, kteří se tu pohybují, neatraktivně. V části, kde je dnes umístěno piáno pro veřejnost, byla dříve nádražní restaurace. Z venku je v těchto místech vchod do polikliniky, která se uvnitř budovy nádraží také nachází. Budova hlavního nádraží je v nočních hodinách (od 23:00 do 04:00h) uzavřená. Lidé cestující v těchto hodinách se na nástupiště dostávají otevřenou bránou umístěnou vedle budovy pošty.

Přímo před budovou hlavního nádraží se rozprostírá Riegrovo náměstí. Jezdí tu městská hromadná doprava, jejíž zastávky tu jsou přehledně rozmístěny. Osobním automobilům je zde vjezd zakázán. Před budovou se nachází informační tabule, kde cestující mohou zkontrolovat jak odjezdy MHD, tak také nejbližší odjezdy vlaků a autobusů, jedoucích z nedalekého autobusového terminálu. Nachází se tu také velké (a většinou plné) parkoviště pro kola, několik stromů a laviček a nástupiště městské hromadné dopravy.

Vpravo je budova pošty a kruhový objezd, na který je povolen vjezd i osobním automobilům. Ve většině případů ho ale využívají pouze autobusy a trolejbusy hromadné dopravy, případně taxi, které mají před budovou nádraží své malé parkoviště. Od kruhového objezdu vede silnice směrem do centra a kolem pošty směrem ke „Koruně“, kde se ještě v nedávné době nacházelo velké bezplatné parkoviště. V současnosti zde probíhá výstavba velkého nákupního centra. Přímo naproti budově nádraží stojí dominantní hotel Černigov, postavený v letech 1968 – 1975 podle návrhu architekta Jana Zídky. K hotelu patří také malé parkoviště přístupné hotelovým hostům. Před hotelem je malý park s fontánou a lavičkami pod platany, které jsou upravovány tak, aby v budoucnu tvořily jakousi „zelenou střechu“. V této oblasti se také nachází památník obětem komunismu. Ten tu stojí od roku 1998 a jeho autorem je Jan Wagner. Nalevo od budovy nádraží je vchod do nonstop baru, který je součástí budovy nádraží. Dále je tu budova ČEZu, jehož součástí je také jediná dobíjecí stanice pro elektromobily ve městě. Naproti budově

ČEZu stojí od roku 2013 první parkovací dům pro kola v České republice. Nedaleko nádraží stojí Terminál městské hromadné dopravy a zároveň autobusové nádraží. To bylo dříve před budovu hlavního nádraží, přímo na Riegrově náměstí. Realizace tohoto terminálu probíhala v letech 2006 až 2008 a spolu s jeho výstavbou probíhala také rekonstrukce celého Riegrova náměstí. Celý prostor Riegrova náměstí je světle vydlážděný a v nočních hodinách velmi dobře osvětlený. Před budovou nádraží je pro kuřáky umístěno několik odpadkových košů s popelníky.

Na Riegrově náměstí probíhalo již několikrát mapování chování osob v rámci projektu Průzkum veřejných prostorů města Hradec Králové. Osoby tu byly mapovány v letech 2005, 2007, 2009 a 2010, vždy ve všední a víkendový den. V rámci tohoto projektu byli sčítáni chodci v deseti frekventovaných veřejných prostorech v Hradci Králové (Bařkovo náměstí, Čelakovského ulice, Malé náměstí, Masarykovo náměstí, náměstí 28. Října, Riegrovo náměstí, Sukovy sady, ulice V kopečku, Ulrichovo náměstí, Velké náměstí). Mapován nebyl pouze celkový počet chodců, ale také například jejich struktura (věk, pohlaví) nebo aktivity, kterým se zde věnují.

Obrázek 1: Mapování chování osob v Hradci Králové – počet sledovaných osob ve všední den a víkendový den – říjen 2009, červen 2010

	říjen 2009			červen 2010		
	všední den	víkendový den	index změny víkendový den/všední den	všední den	víkendový den	index změny víkendový den/všední den
Riegrovo náměstí	1 880	542	0,29	1 485	803	0,54
Velké náměstí	1 246	466	0,37	2 336	1 808	0,77
ul. V Kopečku	592	356	0,60	674	467	0,69
Masarykovo náměstí	536	316	0,59	436	349	0,80
Ulrichovo náměstí	525	300	0,57	620	204	0,33
Malé náměstí	486	279	0,57	602	362	0,60
Bařkovo náměstí	416	246	0,59	513	219	0,43
Čelakovského ulice	408	263	0,64	581	327	0,56
Sukovy sady	249	113	0,45	323	135	0,42
nám.28.října	187	175	0,94	259	142	0,55
Celkem	6 525	3 056	0,47	7 829	4 816	0,62

Zdroj: Závěrečná zpráva 2010, „Průzkum veřejných prostorů města Hradec Králové říjen 2009 a červen 2010“, Zita Kučerová, 2010.

Z výsledků výzkumu vyplívá, že v roce 2005, 2007 i 2009 bylo Riegrovo náměstí ze všech těchto míst nejfrekventovanější, v roce 2010 bylo na druhém místě. V oblasti frekvence chodců zde byl zároveň zaznamenán největší rozdíl mezi všedním a víkendovým dnem, kdy docházelo k jejímu velkému poklesu. Nejčastější aktivity, kterým se zde lidé věnovali, byly „jde“, „stojí“, „čeká na bus, na někoho“, „mluví“, a poměrně často také „sedí na lavičce“ [Kučerová 2015].

4.3 Aktivity a významy

V této kapitole se nyní pokusím zodpovědět na hlavní výzkumné otázky, které znějí následovně. Jak studenti vnímají prostor nádraží a jeho okolí? Jak tento prostor hodnotí z hlediska funkce a estetiky? Jakým aktivitám se zde věnují a jak tento prostor tyto aktivity ovlivňuje?

4.3.1 „Hodně lidí, hodně autobusů, ruch“

V samotném úvodu je důležité upozornit na to, že ne všichni respondenti, pokud hovoří o „nádraží a okolí“, hovoří o úplně stejném prostoru. Protože každý vnímá prostor jinak, bylo nutností v každém rozhovoru nejprve zjistit, jakým způsobem dotazovaný vymezuje nádraží a prostor před ním. Již tato vymezení nádraží a prostoru před nádražím jsou nejednoznačná, přibližně polovina respondentů vnímá dohromady s nádražím i bezprostřední prostor před budovou, který končí se zastávkami městské hromadné dopravy. Jako důvod toho, že k nádraží patří i zastávky MHD bylo v několika případech uvedeno, že stanice této městské dopravy nese také název Hlavní nádraží. Ostatní dotazovaní vymezují nádraží pouze jako budovu samotnou a také to, co se nachází za ní (nástupiště, koleje). Prostor před nádražím dotazovaní vymezovali taktéž rozdílně, někteří jím označují pouze již zmiňovaný prostor bezprostředně před nádražní budovou, nic dalšího už si nijak nespojují s nádražím. Pro jiné je prostor před nádražím celé Riegrovo náměstí, včetně parku u hotelu Černigov a jeden z dotazovaných (Respondent 4) dokonce uvedl, že „nádraží“ pro něho znamená celá lokalita zahrnující jak Riegrovo náměstí, tak dokonce ulici S. K. Neumanna vedoucí k náměstí 28. Října.

Jak uvádí Heřmanová a Patočka [2007], ve výsledných kresbách mentálních map se odráží různá specifika, například muži kreslí mapu jednodušeji oproti ženám. Z provedené analýzy kognitivních map nakreslených studenty, kteří se účastnili výzkumu, ale žádné takovéto výsledky nevyšly najevo. Studenti kreslili mapy často mnohem pečlivěji a podrobněji, než studentky.

„Tak napadne mě, že je to jako místo kde je hodně lidí asi a že, působí to na mě, že jako každý z něho chce jakoby rychle utýct, že prostě jak jen tak tím projdeš, že jako si přijedeš, odjedeš, a tak.“ (Respondent 1)

V charakteristice zkoumaného prostoru se respondenti shodovali nejen mezi sebou, ale také s mými vlastními předpoklady. Celý prostor je vnímán jako velice rušný, uspěchaný. Je to tranzitní místo, ve kterém se pohybuje mnoho lidí, kteří cestují a spěchají. Prostor před nádražím dotazovaní vnímají jako otevřený prostor, kde se shlukují lidé všech možných charakteristik, často respondenti hovoří také o specifických skupinách, které jsou charakteristické pro celý prostor, ale také jednotlivá konkrétní místa v něm. Jako další charakteristické znaky dotazovaní uvádějí dlažební kostky, park s fontánou, autobusy městské hromadné dopravy a kola. Prostředí uvnitř nádražní budovy je vnímáno spíše jako stresující, některá místa venku respondenti vnímají jako hezká nebo příjemná.

Z některých výpovědí účastníků výzkumu je zřejmé, že se lidské chování a jednání v konkrétních prostorech mění. Jak uvádí například Schmeidler [2001], prostředí na člověka působí restriktivně a produkuje jednání. Dobrým příkladem je studentka, která mívá ve veřejných prostorech, kde je na očích všem ostatním, problém se snědením své svačiny.

Dalším charakteristickým znakem této lokality je její rytmus. Pokud dotazovaní mají zkušenosti s pohybem tímto prostorem v pozdějších večerních nebo nočních hodinách, všimají si, že je tu mnohem klidněji. Stejně tak mnoho z nich uvádí velkou změnu frekvence pohybu lidí o víkendových dnech, kdy tu vůbec nejsou lidé jezdící do zaměstnání a školy a nádraží tak slouží pouze pro skupiny výletníků.

„No, takhle o tom víkendu, co jsem tam párkrát byla opravdu maličko, když jsem třeba večer jela z práce, nebo jsem ráno jela do práce, tak je tam minimum lidí, strašně maličko. Oproti těm všedním dnům, tak to je úplnej rozdíl, no.“ (Respondent 10)

Několik respondentů pocházejících z Hradce Králové dále také uvedlo, že víkendový klid se netýká pouze lokality nádraží, ale protože odjíždí studenti domů, je klid a prázdno v celém městě.

4.3.2 „Tam mě někdo zkrouhne, ani si toho nikdo nevšimne“

Z provedené rešerše médií vyšla najevo poměrně vysoká kriminalita, která se se zkoumanou lokalitou pojí. Účastníci výzkumu ale prostor vnímají jako relativně bezpečný, dobře hlídaný policií a po setmění velmi dobře osvětlený. Respondenti jen velmi málo hovoří o nebezpečí, často ale zmiňují nepříjemné pocity, které se pojí s konkrétními místy v dané lokalitě. Především je to prostor bezprostředně před budovou nádraží, to znamená u vchodu a východu a laviček, u budovy pošty a dále také v pravé části budovy nádraží či v podchodech vedoucích k jednotlivým nástupištím.

Tyto pocity si dotazovaní odůvodňují především výskytem specifických skupin lidí, které se s nádražím pojí. Těmi jsou především bezdomovci, Romové, punkáči, opilci, a kuřáci, kolem kterých musí procházet. V některých případech hovoří respondenti o zkušenostech se slovním obtěžováním ze strany těchto skupin či „žebráním“. Nepříjemné pocity ve zkoumaném prostoru také narůstají spolu s denní dobou.

„...no a pak mezi ty hodně specifický skupiny bych jmenoval uživatele blíže neidentifikovatelných, asi návykových látek, alkoholic, nebo možná, že to nejsou alkoholic, třeba to jsou jenom příležitostní uživatelé alkoholu (smích), ale každopádně momentální uživatelé alkoholu, bezdomovci, bezdomovce jsem tam viděl zřídka... bezdomovce vidím spíš na terminálu autobusovýho nádraží, ne vlakovýho. No a pak tam jsou všelijaký takový ty, takový ty vágusové, co si vždycky vezou na zádech ty karimatky, takový ty... já bych to nenazýval jako výletníci, to jsou prostě

vágusové, jo (smích). Výtletník má čistý triko, na těchhle většinou není čistý vůbec nic (smích).“ (Respondent 12)

Tyto skupiny respondenti často uváděli jako nežádoucí prvek v prostoru. Hovořili o nich, jako o něčem, co kazí dojem těm, kteří přijedou do Hradce, protože jsou vlastně to první, co tu tito lidé uvidí. Někteří dotazovaní dokonce hovořili o tom, že by v tomto ocenili změnu a byli by rádi, kdyby se zde nějakým způsobem hlídalo, aby se tu tyto skupiny vůbec nevyskytovaly.

Někteří z dotazovaných studentů také hovoří o nepříjemných pohledech řidičů taxi služeb, kteří vysedávají či postávají na malém parkovišti před budovou nádraží. Tito respondenti hovoří o tom, že je jim nepříjemné kolem těchto taxikářů procházet.

„...takhle doleva jdu tady, kolem toho, tak jsou tady ty taxiky zaparkovaný, který tady číhají jako supi na ty svoje oběti a nejvíc mi na nich vaděj jako ty, čehož jsme byli teďka svědkem, právě ty vylezli taxikáři který jako, kdokoliv jde kolem, tak oni po tobě koukají jako po tom potencionálním klientoj a uplně jako odhadují, jestli pojedíš nebo ne, tak to mi je taky jako nepříjemný, chodit kolem nich, kolem těch taxikářů, který jako taky sami o sobě jsou dost často zvláštní.“ (Respondent 5, procházka)

O nebezpečí či nepříjemných pocitech v souvislosti s výskytem specifických skupin častěji a více hovořily studentky, což odpovídá teorii, která hovoří o ženách jako těch, kterým na bezpečnosti veřejných prostorů více záleží [Čablová et al. 2011]. Tři z dotazovaných se potom po otázce „co se ti tu nelíbí“ přímo rozpovídaly o těchto skupinách a jedna, která v prostoru před nádražím přestupuje při své cestě z centra města domů, dokonce uvedla, že pokud je to možné, raději přestoupí někde jinde, aby se těmito lidem vyhnula.

4.3.3 „Nějaký další lavičky, takový jako normálnější“

Samotná poloha nádraží ve městě je pro většinu dotazovaných ideální. S ohledem na to, jakým způsobem je celé město uspořádané, se nádraží sice nachází na jeho okraji, zároveň je to odtud ale docela blízko do centra. O nedávno

postaveném terminálu městské hromadné dopravy a autobusovém nádraží a jeho poloze vůči nádraží vlakovému hovoří respondenti rozdílně. Pro většinu z nich je tato poloha výhodná, několik respondentů ale uvádí, že vzdálenost mezi oběma „nádražími“ je větší, než by si představovali. Jedna z respondentek (9.) potom hovoří negativně o celém terminálu a jeho designu a vzdálenost, která je podle ní větší, je zároveň ideální, protože autobusové nádraží alespoň nijak nekazí atmosféru nádraží železničního.

Budova nádraží je dle studentů pěkná, zajímavá. Měnili by ale interiér haly, který hodnotí jako zastaralý a v některých jeho částech se necítí příjemně. Jsou to především podchody a nástupiště, které jsou nepřehledné a pravá část budovy směrem k toaletám, kde je málo světla. Příjemný prvek, který hodnotí většina respondentů kladně a který tu značně vylepšuje celkovou atmosféru, je píano určené k využívání veřejnosti.

Řada dotazovaných je nespokojená také s vybavením celé haly. Příliš se neshodují s názory na počet míst k sezení uvnitř budovy, někteří ho hodnotí jako dostatečný, jiní nikoliv. Tato hodnocení se odvíjí především od jejich osobních zkušeností. Někteří respondenti by zde také uvítali některé další služby, jako například úschovnu zavazadel, čekárnu, jídelnu či kavárnu. V případě, že cestující musí na vlak čekat delší dobu, nemá vlastně v budově nádraží co dělat, a navíc tu sedí všem na očích. Proto by tu studenti uvítali možnost posezení v kavárně nebo restauraci, kde by bylo možné si zakoupit nějaké „pořádné“ jídlo, namísto „rychlovek“, které nádraží nabízí. Protože se na nádraží nachází pouze obchody, které jsou i na všech ostatních nádražích v jiných městech, ocenili by zde respondenti také něco více originálního, spojeného s Hradcem Králové. Zkušeností s místními toaletami mezi dotazovanými není mnoho, avšak ti, kteří je mají, hovořili o překvapivě dobré údržbě, ovšem za hodně vysokou cenu. Studenti, kteří s toaletami žádné zkušenosti nemají, často měli vůči nim předsudky a hovořili o tom, že by tam vůbec nikdy nešli. To může souviset také s vnímáním a využíváním celé této části nádraží, kterou respondenti označují jako „kde jsou záchody“, tedy jí s touto službou mají spojenou, ačkoliv jí nikdy nevyužili.

„...tam chybí tadyto posezení, jakože právě na to kafe, když člověk musí čekat, že jediná kavárnička tam nově vznikla, když se jde jakoby směrem k Tescu, tak sem koukala, ještě jsem tam nikdy nebyla, ale viděla jsem, že tam je taková malá kavárnička a myslím, že právě v to odpoledne nebo v nákou tu rušnou dobu tak tam je docela jakože hodně lidí. Oni tam maj sice ty automaty na kafe, vlastně i venku u toho, u těch chlebičků nebo tak, ale ten jednu chvíli nebyl v provozu a nevím, jestli teďka je v provozu. A takže takový to posezení na to kafe mi tam chybí.“ (Respondent 2)

Prostor před nádražím je hodnocen celkově pozitivněji, než hala nádraží. Dotazovaným se líbí především rozmístění zastávek, které je, oproti situaci před rekonstrukcí, nyní přehledné. Ti, pro které jejich rozmístění není zcela ideální, a některé z nich se jim zdají být příliš daleko, zároveň uznávají, že je toto jejich řešení praktické.

„Líbí se mi to určitě víc, protože mně přijde že po tý rekonstrukci už to není takovej zmatek, protože já si to dřív pamatuju tak, že vlastně teď tam jsou ty zastávky rozdělený do těch pruhů, jestli to takhle můžu říct a je to opísmenkovaný a dřív prostě všechny ty autobusy stavěly před tím vchodem a byly tam i taxíky, takže mezi těma autobusama a taxíkama tam byl jako hodně velkej zmatek, to tam lidi tak jako pobíhali a nemělo to vůbec žádněj řád, tam jsem se vždycky bála, že mě ten taxík přejede. Teď mi to teda přijde i mnohem lepší, protože každej jde prostě k tý zastávce, odkud má jet a i ty autobusy tak jako počkaj, to ten taxík je horší, no, to dřív jako jezdili všude, no.“ (Respondent 11)

Ačkoliv s hodnocením vizuální stránky nového parkovacího domu pro kola se studenti příliš neshodovali, jeho praktické využití hodnotili všichni pozitivně. Stejně tak cykloparkoviště umístěné přímo před budovou hlavního nádraží se dotazovaným líbí. Naproti tomu o parkování pro osobní automobily hovoří ti, kteří s ním mají nějakou zkušenost, negativně. Parkování, které bylo ještě do nedávné doby „u Koruny“- poblíž nádraží, je nyní zrušeno z důvodu výstavby nového obchodního domu. Jiných možností celá lokalita příliš mnoho nenabízí.

Ti z dotazovaných, kteří si s nádražím pojí i celé Riegrovo náměstí (ale vlastně i někteří, kteří o něm hovoří jako o odděleném prostoru), vyzdvihují z estetické

i funkční stránky park s fontánou před hotelem Černigov. Samotný hotel je potom většinou dotazovaných hodnocen velice negativně, jako prvek, který nezapadá do celého prostoru. Heřmanová a Patočka [2007] například hovoří o uspořádanosti, souladu a harmonii prvků v prostoru, jako důležitých činitelů jeho estetické kvality. Tu zde hotel Černigov dle dotazovaných narušuje. Studenti často hovoří také o dlažbě, která působí pěkným, elegantním dojmem, ale protože je dost světlá, může v letních měsících působit nepříjemně. Chybí zde také pruhy hladší dlažby pro cestující s kufry na kolečkách a ženy s podpatky. O dláždění hovořil v negativním smyslu pouze jeden dotazovaný, který celý prostor před nádražím hodnotil jako prázdný a dostatečně nevyužitý a dlažební kostky tu potom jmenoval jako charakteristický prvek.

Někteří ze studentů hovořili v souvislosti s parkem u hotelu Černigov také o tom, že se zde v letních měsících některé skupiny obyvatel (nebo spíše jejich děti) koupou ve fontáně. Tohoto si všímají pouze studenti pocházející z Hradce Králové, pravděpodobně z toho důvodu, že ostatní, kteří odtud přímo nepochází, nemají s prostorem v letním období takové zkušenosti.

Z hodnocení studentů vyplývá, že z estetické stránky vítězí prostor za silnicí, to znamená park u hotelu Černigov. Prostor bezprostředně před budovou nádraží již tak kladně hodnocen není a to především z toho důvodu, že je zde nedostatek laviček, na kterých navíc posedávají problémové skupiny obyvatel, a tím se pro dotazované stávají nepoužitelnými. Otázkou ovšem zůstává, zda by navýšení jejich počtu nějakým způsobem pomohlo. Pokud studenti hovoří o počtu laviček v prostoru před nádražím, záleží často na tom, jak tento prostor vymezují. Pro ty, kteří tento prostor vnímají jako celé Riegrovo náměstí, je tento počet dostatečný. Pro některé z dotazovaných je bezprostřední prostor před budovou málo využitý a jakoby „prázdný“. Zároveň ale mají studenti pocit, že když člověk vyjde z haly nádraží a rozprostírá se před ním Riegrovo náměstí, celý tento prostor působí otevřeně, což se jim líbí. Mnoho z nich mluvilo také o počtu jízdnicích kol, které tu také hodnotí pozitivně. Vnitřek budovy hlavního nádraží hodnotí respondenti z estetické stránky spíše negativně, uvítali by zde nějakou rekonstrukci.

„Jo a tady se mi hrozně nelíběj ty plakáty, ty relay a tak, ty reklamy na to, ty jsou hrozně barevný, jo a to mi vadí, to jsem si asi předtim tolik nevšimla.“ (Respondent 9, procházka)

Reklam umístěných v celém v prostoru si studenti spíše nevšímají. Několik z nich zmínilo svítící billboard na hotelu Černigov, který září přímo naproti budově nádraží, nebo reklamy na zastávkách městské hromadné dopravy, které jim ale nevadí, protože jsou spíše informačního charakteru a vlastně téměř všichni hovoří o tom, že jsou vůči reklamám imunní a nijak je zde neruší. Při procházkách si ale někteří účastníci výzkumu všimli reklam vylepených v oknech nádražní budovy, které si při rozhovoru nikdo z nich nevybavil. Tyto reklamy zde potom hodnotili velmi negativně.

4.3.4 „Dostat se z místa A do místa B“

„Vlastně si pořád říkám, že třeba až bude někdy hezky, tak že si tam sednu a že je docela i hezký, jak jsou tady potom ty fontány a že to působí jako, jako hodně hezky a říkám si, že až budu mít někdy čas, tak si tam sednu, ale vlastně se mi to ještě nestalo a není tam jako důvod, proč bych tam jako jinak jela, že to je místo, kam musím...“ (Respondent 9)

Rozmezí frekvence, kdy se studenti v prostoru vyskytují, se pohybuje od jedenkrát týdně, nebo i méně často až k těm, kteří jsou tu téměř každý den, nebo alespoň pětkrát do týdne. Většina dotazovaných se zde pohybuje především v denních hodinách, mnoho z nich má ale s lokalitou také večerní či noční zkušenosti. Uvádí, že v noci jsou tu více ostražití a necítí se tu tolik bezpečně, především kvůli již zmiňovaným skupinám. Není to ale proto, že by tito lidé byli v noci nějakým způsobem agresivnější, ale spíše z nějakého automatického zvyku či předpokladu většího nebezpečí po setmění. Tyto pocity se mohou také pojít s faktem, že v pozdějších hodinách je prostor vyprázdněný, kromě jednoho baru zde nejsou žádné služby, které by fungovaly nonstop, tudíž tu chybí ruch a dostatečný počet „očí na ulici“, o kterých hovoří Jane Jacobs [(1961) 2013].

Mnoho z dotazovaných zmiňovalo park před hotelem Černigov, jako hezký prostor, který je možné v teplejším období využívat. Nikdo z nich ale nehovořil o tom, že by to někdy udělal, že by si tam šel někdy sednout a například zde čekal na vlak. Celou lokalitu všichni dotazovaní studenti využívají pouze pro nutnou dopravu, tedy jí pouze prochází, případně si sednou na lavičku při čekání na spoj městské hromadné dopravy. Několik z nich také hovořilo o tom, že by si při pěkném počasí rádi sedli na lavičku před nádražím, bohužel je to tam ale neláká.

„Jenom projdu, ale jednou, to je pravda, jsem si tam sedl a využil jsem to k tomu, že jsem tam jedl. Že jsem jel vlakem a už jsem měl tak hroznej hlad, že jsem to nemoh vydržet domů a musel jsem si tam sednout a najíst se na těch dvou lavičkách co tam jsou. Ale jako věřím tomu, že kdyby se ten prostor, třeba se k tomu dostaneme ještě, ale kdyby ten prostor jakoby měl, jako podle mě by měl vypadat jinak, tak bych si dokázal představit, že si tam člověk jen tak sedne po cestě a chvilku si sedne, ale jako takhle mě to neláká prozatím prostě.“ (Respondent 5)

Z provedeného výzkumu doopravdy vyplívá, že nádraží tvoří ve městě „hraniční zónu“, jak o nich hovoří Jane Jacobs [(1961) 2013]. Je to část města, která nemá příliš mnoho využitelných funkcí a toto potom přenáší i na své okolí. Celá lokalita tvoří pro studenty místo, kam jdou či jedou pouze z nutnosti a i přesto, že prostor obsahuje části, které jsou pěkné a příjemné, tuto část města nevyužívají například ve svém volném čase.

Z jiných využívaných služeb na Riegrově náměstí byla několikrát zmíněna pošta, fotoateliér nebo cukrárna, vše ale v minimální míře. O parkovacím domě pro kola hovořili všichni pozitivně, nevyužil ho ale prozatím nikdo z dotazovaných, pouze někteří to do budoucna plánují.

Uvnitř budovy hlavního nádraží většinou dotazovaní netráví příliš mnoho času, přicházejí sem chvíli před odjezdem jejich vlakového spoje. Ve většině případů si ihned koupí jízdenku a odchází na jednotlivá nástupiště, případně si ještě před tím zakoupí nějaké občerstvení v místních obchodech či stáncích s občerstvením, nebo trafice. Samotná hala bohužel nenabízí mnoho možností k nějaké jiné aktivitě, než je čekání v podobě sezení na lavičce či postávání před informačními tabulemi.

Studentům tu chybí kavárna či něco jiného, kde by mohli (a chtěli) trávit svůj čas při čekání na spoj.

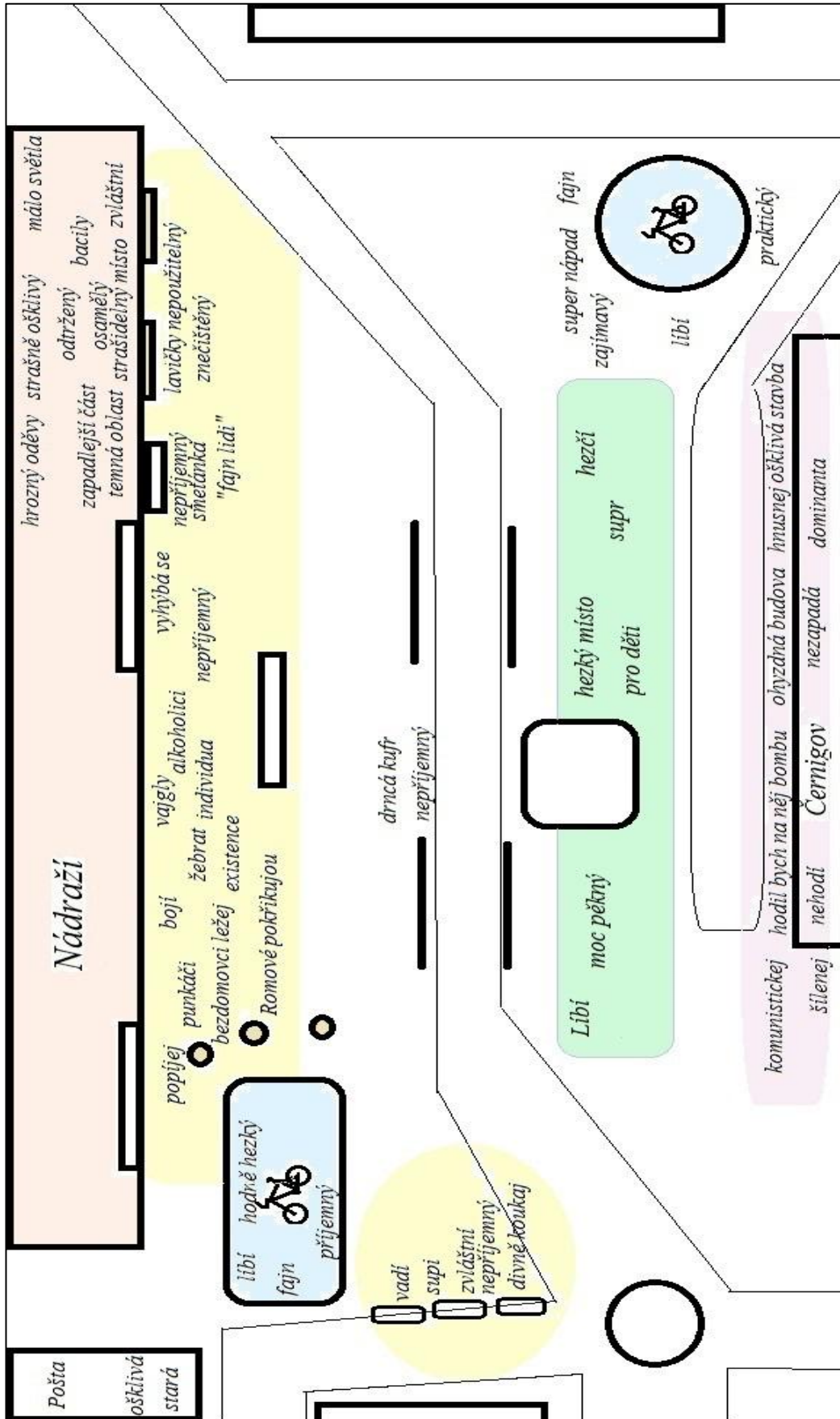
Trasy studentů vedoucí prostorem jsou různé. Někteří míří z centra města přímo do budovy nádraží, někteří sem přechází od terminálu hromadné dopravy a jiní chodí od terminálu do centra, takže se při své nejběžnější trase prostorem budově nádraží zcela vyhnou a pouze prochází kolem ní. Snaží se vyhýbat skupinám postávajícím před vchodem do budovy, u laviček a nonstop baru. Silnici zde respondenti často přechází mimo přechod, někteří ale chodí po přechodu, a to hlavně z toho důvodu, že jsou na něm delší dlaždice, na kterých jim tolik nedrncá kufr. Tato dlažba je ale pouze na přechodech, bohužel nepokračuje dál až k budově nádraží. Jedna z účastnic výzkumu při procházce hovořila o tom, že často myslí už na cestu domů a málem jí přejede autobus. To je příklad podprahového vnímání, jak o něm hovoří například Černoušek [1992] nebo Peter Smith [2007].

Několik studentů také využívá (či někdy využilo) přepravy mezi terminálem městské hromadné dopravy a autobusovým nádražím a nádražím vlakovým - všichni o této možnosti svezení zdarma mluvili pozitivně. Protože jsou ale pro většinu z dotázaných tato dvě místa vzdálená jen kousek od sebe, ve většině případů se studenti projdou pěšky.

4.3.5 Sémantická mapa

Sémantická mapa vznikla analýzou rozhovorů, procházek a mentálních map. Je na ní přibližný náčrt Riegrova náměstí, obsahující výrazy, které respondenti použili při popisu jednotlivých míst (zón) či aktivit s nimi spojených. Vybrána byla ta místa, ke kterým se nějakým způsobem vyjadřovalo více studentů. Pro lepší přehlednost jsou potom jednotlivé zóny znázorněny barevně. Z důvodu velikosti je mapa umístěna na následující straně.

Obrázek 2: Sémantická mapa



4.3.6 Shrnutí

Celá zkoumaná lokalita je studenty vnímána jako uspěchané, tranzitní místo, které pouze slouží k nutné dopravě. Zároveň jsou na Riegrově náměstí místa, která jsou hodnocena jako pěkná, příjemná. Z provedeného šetření vyplývá, že od zkoumaného prostoru se žádná jiná funkce, než ta, kterou plní, neočekává. To je ale škoda, protože toto poměrně rozlehlé místo má potenciál k tomu, stát se nejen nutností, ale také cílem, kam by studenti směřovali i jiné aktivity, kde by například trávili svůj volný čas. Je otázkou, co se stane po tom, co v blízkosti zkoumaného prostoru vyrostě nový obchodní dům.

V lokalitě chybí prvky, které by sem přitahovaly lidi, kteří by sem chodili i za jiným účelem, než cestou vlakem či autobusem. V celém prostoru Riegrova náměstí je pouze jeden bar, který funguje nonstop a ten je studenty vnímán negativně. Jsou zde pouze podniky typu pošty či banky, nic z toho sem ale nepřitahuje lidi například ve večerních či nočních hodinách, tudíž je tu v tuto dobu prázdná a studenti se zde necítí dostatečně bezpečně.

Celý prostor před nádražím sice vychází vstříc cyklistům, kteří zde mají na výběr hned několik možností, kde a jakým způsobem chtějí zaparkovat svá kola, chybí zde ale možnosti parkování osobních automobilů, což je považováno za velký nedostatek v místě, které tvoří uzlový bod a kde lidé potřebují například vyzvedávat ty, kteří sem přicestují vlakem.

Také dlažba, která je z estetické stránky hodnocena jako pěkná, tvořící dojem luxusu, má své nedostatky. Protože cestující mají často kufry s kolečky, bylo by vhodné, kdyby v „kočičích hlavách“ byly zasazené také pruhy pro kufry či ženy s botami na podpatcích, které by vedly nejen přes přechod pro chodce, ale také dál až k budově nádraží.

Prostor uvnitř budovy hlavního nádraží je studenty považován za starý a zasloužil by si renovaci. Také nabídka služeb, které hala poskytuje, není ideální. Studenti by zde ocenili kavárnu či restauraci, kde by mohli trávit svůj čas při čekání i jiným způsobem, než sezením či stáním na očích všem ostatním.

4.4 Kritická diskuze

V bakalářské práci se podařilo odpovědět na všechny tři výzkumné otázky a tedy dosáhnout cíle práce, přesto ale průběh sběru či zpracování dat nese některé nedostatky.

Jedním z nich bylo například vedení rozhovorů, kde by bylo v některých částech dobré zaobírat se tématy více do hloubky, pro lepší pochopení některých souvislostí. Ty mě ale, bohužel, častokrát napadaly až v průběhu výzkumu či při analýze již sesbíraných dat.

Mírně problematickým bodem se také v některých případech stala jedna z technik sběru dat – metoda go-along, při které se některým stydlivějším jedincům nechtělo příliš spolupracovat, proto jim musel být celý proces vysvětlen až takovým způsobem, který mohl vést k tomu, že mohli být do jisté míry ovlivněni těmito mými „vysvětlivkami“ při svém vlastním vyprávění. Bylo by jistě také vhodnější, kdyby procházky probíhaly ve větším prostoru, trasy by tím pádem byly delší a účastníci by měli více prostoru pro své vyjádření. Metoda go-along byla jinak velice přínosná, a to především proto, že někteří respondenti si opravdu až při procházce prostorem uvědomovali některé věci, na které při rozhovoru zapomněli nebo si je v danou chvíli nebyli schopni uvědomit.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zmapovat specifický městský veřejný prostor z pohledu jeho uživatelů, konkrétně studentů vysokých škol, kteří tvoří mezi těmito uživateli početně velmi vysoce zastoupenou skupinu a odpovědět na tři výzkumné otázky. Cíle bylo dosaženo, na všechny výzkumné otázky bylo úspěšně odpovězeno.

Práce se zaměřila na to, jak studenti vnímají prostor Hlavního železničního nádraží a jeho okolí, především přilehlé Riegrovo náměstí. Z výsledků vyplývá, že dotazovaní studenti vnímají celou lokalitu jako tranzitní, rušné místo, které jim pouze slouží k nutné přepravě a kde se vyskytuje mnoho lidí všech možných charakteristik. Často jsou to takové skupiny lidí, jejichž přítomnost jim z pohledu bezpečnosti není zcela příjemná. Kromě výskytu právě těchto skupin obyvatel vnímají dotazovaní celý zkoumaný prostor jako relativně bezpečný.

Dále práce zjišťovala, jak tento (před několika lety nově zrekonstruovaný) prostor studenti hodnotí z hlediska jeho funkce a estetiky. Prostor Riegrova náměstí studenti hodnotí jako esteticky pěkný, po rekonstrukci hezčí a přehlednější. Mezi prvky, které zde tuto estetickou kvalitu kazí, lze zařadit hotel Černigov a také halu nádražní budovy, která je dle studentů stará. Funkce celé lokality není zcela ideální, chybí zde některé prvky, jako například podniky typu kaváren či restaurací, které by cestujícím zpestřily či zpříjemnily jejich čekání. Chybí zde také parkování pro osobní automobily, které je v takovémto místě důležité.

Nakonec se práce zaměřuje za to, jakým aktivitám se zde studenti věnují a jak tento prostor tyto aktivity ovlivňuje. Na základě provedeného výzkumu práce dochází k závěru, že studenti touto lokalitou pouze prochází, čekají na spoj městské hromadné dopravy či vlaku, nebo případně využívají některé služby či obchody umístěné uvnitř haly nádraží. Fakt, že se zde již nevěnují žádným jiným aktivitám, je důsledkem toho, jak je celá lokalita vnímána. Pro studenty je to místo, kam musí z důvodu nutné přepravy, jinak je žádným způsobem nepřitahuje. Využívají také pouze některé části zkoumaného prostoru, jiným, které jsou vnímány negativně, se vyhýbají.

V budoucnu by mohlo být zajímavé věnovat se této lokalitě z pohledu jiných skupin, například věkových anebo právě těch zmiňovaných – specifických, které se s tímto prostorem pojí a zaměřit se na to, jak tento prostor vnímají a k čemu jim slouží, zda se tu věnují také jiným aktivitám, než studenti, kteří se stali předmětem zájmu této bakalářské práce. Dále by bylo jistě zajímavé zaměřit se na rytmus tohoto specifického, tranzitního místa a zjišťovat, jak se tento prostor a jeho význam mění v čase, v denní době.

Největším přínosem této bakalářské práce byla v první řadě osobní zkušenost plynoucí ze studia literatury, ale také možnost vyzkoušet si práci v „terénu“ a aplikaci všech užitých metod, tedy především zkušenost se sběrem dat v průběhu výzkumu a jejich následným zpracováním.

Použitá literatura

- 1) Agnew, John. 1987. *The United States in the World Economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- 2) American Anthropological Association. 2012. „Statement on Ethics: Principles of Professional Responsibilities“. *American Anthropological Association* [online] [cit. 24. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.aaanet.org/profdev/ethics/upload/Statement-on-Ethics-Principles-of-ProfessionalResponsibility.pdf>.
- 3) Bauman, Zygmunt. (1993) 2006. *Úvahy o postmoderní době*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- 4) Burianová, Adéla. 2011. „Veřejný prostor ve městě. Sociální aspekty a návrhy pro funkční městské plánování na příkladu Prahy.“ *Centrální katalog Univerzity Karlovy v Praze* [online] [cit. 24. 1. 2015]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/108405>.
- 5) Crang, Mike. 2001. „Rhythms of the City. Temporalised Space and Motion.“ Pp. 187-208 in J. May, N. Thrift (eds.). *Timespace. Geographies of Temporality*. London: Routledge.
- 6) Crang, Mike. 2005. „Time: Space.“ Pp. 199-220 in Cloke, P., Johnston, R. (eds.). *Spaces of geographical thought: Deconstructing human geography's binaries*. London: Sage.
- 7) Cresswell, Tim. 2004. *Place: a short introduction*. Oxford: Blackwell Publishing.
- 8) Čablová, Markéta et al. 2011. *Kvalitní veřejné prostory*. Brno: Nadace Partnerství.
- 9) Černoušek, Michal. 1992. *Psychologie životního prostředí*. Praha: Karolinum.
- 10) Disman, Miroslav. 2011. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Karolinum.
- 11) Duffková, Jana. 2008. „Domov.“ *Jana-duffkova* [online] [cit. 24. 1. 2015]. Dostupné z: <http://jana-duffkova.webnode.com/sociologie-zivotniho-stylu/state-a-jine-texty/>.
- 12) Galčanová, Lucie, Robert Osman, Barbora Vacková. 2011. „Prostor „před nádražím“ v Brně – perspektiva chodce.“ *Urbanismus a územní rozvoj* 14 (5): 17-25.

- 13) Gehl, Jan. 2000. *Život mezi budovami*. Brno: Nadace Partnerství.
- 14) Gehl, Jan. 2012. *Města pro lidi*. Brno: Nadace Partnerství.
- 15) Goffman, Erwing. 1966. *Behaviour in Public Places*. New York: The Free Press.
- 16) Gotham, Kevin Fox. 2003. „Toward an Understanding of the Spatiality of Urban Poverty: The Urban Poor as Spatial Actors“. *International Journal of Urban and Regional Research* 27 (3): 723-737.
- 17) Hejnal, Ondřej. 2013. „Já si je najdu, ty vole. Dyt' máme furt stejný místa. Místa bezdomovců ve veřejném prostoru“. *Lidé města* 15 (3): 419-441.
- 18) Heřmanová, Eva, Jiří Patočka. 2007. *Regionální sociologie, sociologie prostoru a prostředí II*. Praha: Nakladatelství Oeconomica.
- 19) Illner, Michal. 2014. „Veřejný prostor v soudobém městě: jeho význam a jeho ohrožení.“ Předneseno v Hradci Králové: 9. 12. 2014.
- 20) Jacobs, Jane. (1961) 2013. *Smrt a život amerických velkoměst*. Dolní Kounice: Mox Nox.
- 21) Jovčuk, M. T. 1976. *Dějiny filosofie*. Praha: Svoboda.
- 22) Kubecová, Barbora. 2009. „Proměna funkce veřejného prostranství na příkladu Václavského náměstí.“ *Centrální katalog Univerzity Karlovy v Praze* [online] [cit. 24. 1. 2015]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/49485>.
- 23) Kučerová, Zita. 2010. „Průzkum veřejných prostorů města Hradec Králové říjen 2009 a červen 2010“. *Hradec Králové* [online] [cit. 20. 3. 2015]. Dostupné z: <http://www.hrdeckralove.org/urad/verejneprostory>.
- 24) Kusenbach, Margarethe. 2003. „Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool“. *Ethnography* 4 (3): 455 – 485.
- 25) Laštovková, Jitka. 2007. „Doma v pohraničí.“ *Socioweb* [online] [cit. 24. 1. 2015]. Dostupné z: <http://www.socioweb.cz/index.php?disp=teorie&shw=225&lst=106>.
- 26) Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell Publishing.
- 27) Lefebvre, Henri. 2004. *Rhythmanalysis: space, time and everyday life*. New York: Continuum.
- 28) Low, M. Seta, Denise Lawrence-Zúñiga (eds.). 2003. *The Anthropology of Space and Place*. Oxford: Blackwell Publishing.
- 29) Lynch, Kevin. (1960) 2004. *Obraz města*. Praha: Bova Polygon.

- 30) Miovský, Michal. 2006. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada.
- 31) Muliček, Ondřej, Robert Osman, Daniel Seidenglanz. 2010. „Časoprostorové rytmy města - industriální a postindustriální Brno.“ Pp. 195-220 in Slavomíra Ferenčuhová, Lucie Galčanová, Barbora Vacková. *Československé město včera a dnes: každodennost, reprezentace, výzkum*. Brno: Masarykova univerzita.
- 32) Muliček, Ondřej, Robert Osman, Daniel Seidenglanz. 2011. „Městská chronopolis.“ Pp. 16-36 in Vacková, Barbora, Lucie Galčanová, Slavomíra Ferenčuhová (eds.). *Třetí město*. Brno: Masarykova univerzita.
- 33) Muliček, Ondřej, Robert Osman, Daniel Seidenglanz. 2013. „Imaginace a reprezentace prostoru v každodenní zkušenosti.“ *Sociologický časopis* 49 (5): 781-810.
- 34) Musil, Jiří. 1967. *Sociologie soudobého města*. Praha: Nakladatelství Svoboda.
- 35) Oláh, Gábor. 2013. „Kolektivní paměť, prostor a významy. Případ náměstí Svobody v Budapešti.“ *Sociologický časopis* 49 (5): 729-750.
- 36) Pospěch, Pavel. 2013. „Městský veřejný prostor: interpretativní přístup.“ *Sociologický časopis* 49 (1): 75-100.
- 37) Pospíšilová, Lucie. 2012. „Denní rytmus lokalit pražského centra.“ Pp. 137-155 in Ouředníček, Martin, Jana Temelová (eds.). *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Praha: Academia.
- 38) Pospíšilová, Lucie, Martin Ouředníček. 2011. „Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy.“ Pp. 99-123 in Vacková, Barbora, Lucie Galčanová, Slavomíra Ferenčuhová (eds.). *Třetí město*. Brno: Masarykova univerzita.
- 39) Relph, Edward. 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.
- 40) Shouksmith, George. 1988. *Becoming Ourselves: The Psychology of Human Relations*. Paul Longman.
- 41) Schmeidler, Karel. 2001. *Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě*. Brno: Zdeněk Novotný.
- 42) Silverman, David. 2005. *Ako robiť kvalitatívny výskum*. Bratislava: Ikar.
- 43) Simmel, Georg. (1908) 2003. *O podstate kultúry*. Bratislava: Kalligram.
- 44) Siwek, Tadeusz. 2011. *Percepce geografického prostoru*. Praha: Česká

geografická společnost.

- 45) Smith, F. Peter. 2007. *The Dynamics of Urbanism*. Abingdon: Routledge.
- 46) Soukalová, Petra. 2012. „Městský veřejný prostor a jeho komodifikace.“ *Informační systém Masarykovy univerzity* [online] [cit. 24. 1. 2015]. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/363870/fss_b/.
- 47) Srp, Zdeněk. 2000. Příběh hradeckého nádraží. Hradec Králové: Garamon s.r.o.
- 48) Temelová, Jana, Daniel Čermák, Jana Jíchová. 2012. „Kriminalita a vnímání bezpečnosti v pražských čtvrtích.“ Pp. 47-67 in Ouředníček, Martin, Jana Temelová (eds.). *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Praha: Academia.
- 49) Temelová, Jana, Jakub Novák, Lucie Pospíšilová, Nina Dvořáková. 2011. „Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách“. *Sociologický časopis* 47 (4): 831-858.
- 50) Tuan, Yi-Fu. 1977. *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- 51) Vašát, Petr. 2012. „Mezi rezistencí a adaptací: Každodenní praxe třídy nejchudších“. *Sociologický časopis* 48 (2): 247-282.
- 52) Vávra, Jaroslav. 2010. „Jedinec a místo, jedinec v místě, jedinec prostřednictvím místa.“ *Geografie* 115 (4): 461-478.
- 53) Vyhnánková, Markéta. 2012. „Veřejné prostory v nových rezidenčních lokalitách v Praze.“ Pp. 250-267 in Ouředníček, Martin, Jana Temelová (eds.). *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Praha: Academia.
- 54) Wirth, Louis. 1938. „Urbanism as a Way of Life.“ *The American Journal of Sociology* 44 (1): 1-24.

Přílohy

Příloha 1: Scénář rozhovoru

Téma 1. Vymezení nádražního prostoru + mentální mapa	<p>Když se řekne (hlavní vlakové) „nádraží“ v Hradci, co vás napadne jako první? (Jmenujte pár prvních slov, které Vás napadnou.)</p> <p>Mohl byste nám jednoduše nakreslit mapu „prostoru před nádražím“?</p> <p>Co je podle vás pro toto místo charakteristické?</p> <p>Když se řekne nádraží, jaké jsou podle vás jeho hranice? (Zahrnujete sem pouze budovy vlakového nádraží nebo i „prostor před nádražím“?)</p> <p>Když se řekne „prostor před nádražím“, co vše podle vás zahrnuje? Kde jsou jeho hranice? (Popište, prosím, na vaší mapě, co všechno zahrnují tyto prostory.)</p> <p>Je část nádraží nebo prostoru před ním, kde se necítíte bezpečně?</p>
Téma 2. Percepce rytmu místa a mobility jedinců	<p>Jak často se nádražím a prostorem před ním pohybujete? (Zakreslete na mapě, kudy nejčastěji se pohybujete.)</p> <p>Jaký je důvod toho? (Jste místní, či dojíždíte do školy nebo za prací?)</p> <p>O jakou část dne se jedná?</p> <p>Všiml jste si, že by se v „prostoru před nádražím“ dlouhodobě vyskytovaly nějaké specifické skupiny lidí. V případě, že ano, o které lidi se jedná a kde se nejčastěji vyskytují? (Zakreslete na mapě.)</p> <p>O jaké dny či části dnů se jedná?</p> <p>Vidíte rozdíl mezi děním ve dne a v noci?</p> <p>Vidíte rozdíl mezi děním ve všední den a o víkendu?</p>
Téma 3. Využití nádražního prostoru	<p>K čemu všemu využíváte „prostor před nádražím“? (Například k přepravě či i jako místo k setkávání, odpočinku apod.?).</p> <p>Jaká místa konkrétně a k čemu využíváte? (Zakreslete na mapě.)</p>

	<p>Všimli jste si, že se na nádraží vyskytuje piano určené pro veřejnost? Jak se stavíte k takovým pokusům o “oživeních“ veřejných prostor?</p>
<p>Téma 4. Hodnocení služeb a vizuální stránky</p>	<p>Jak hodnotíte nově upravené nádraží? (Pamatujete si nádraží před úpravou? Zkuste případně stručně porovnat staré a nové nádraží dle využití, velikosti, čistoty, bezpečnosti apod.).</p> <p>Co se vám tu líbí?</p> <p>Co byste tu změnil/a?</p> <p>Co říkáte na počet míst k sezení uvnitř budovy a v prostoru před nádražím?</p> <p>Co říkáte na obchody, které jsou na nádraží umístěny, využíváte je, které nejvíce?</p> <p>Jste spokojeni s nabídkou služeb na hradeckém nádraží?</p> <p>Co říkáte na místní záchody a jejich údržbu. Jakou máte zkušenost?</p> <p>Co si myslíte o počtu parkovacích míst v okolí?</p> <p>Líbí se vám nové cykloparkoviště? Využíváte ho?</p> <p>Co říkáte na umístění Terminálu autobusové dopravy?</p> <p>Využíváte dopravu městské hromadné dopravy z nádraží na Terminál, která je zdarma?</p> <p>Jste spokojen/a s lokalitou a umístěním nádraží? Případně, že ne, jaké vhodnější místo vás napadá?</p> <p>V jaké části nádraží nebo prostoru před ním si nejvíce všímáte reklam? Jaký k nim máte postoj (Vadí, nevadí?)</p>
<p>Téma 5. Socio- demografické údaje</p>	<p>Pohlaví: Věk: Vzdělání: Škola: Ročník: Bydliště (orientačně město/část):</p>

Příloha 2: Ukázka transkripce rozhovoru

Respondent 9

Tazatel: původní písmo

Respondent: písmo kurzívou

„Když se řekne hlavní vlakové nádraží v Hradci Králové, co tě napadne jako první?“

„No, asi si představím, já teda úplně nevím, kdo postavil to nádraží, jestli Gočár nebo Kotěra, ale asi si představím jako první republiku a je a no, možná jako i ten prostor, že vidím jako ten Černigov a ty kola před tím a tak, no.“

„Uh-huh. Mohla bys prosím jednoduše nakreslit mapu prostoru před nádražím?“

„(kreslí mapu) Tyjo, moje kreslicí schopnosti (smích). No, já mam pocit že to je takový obdélník, takže tady je takhle nádraží, tady vim, že je pošta a tady se mi hrozně líběj kola, tady jsou takhle stojany na kola, ty se mi hrozně líběj, těch je tady takhle docela dost. Tady jsou takhle stojany na kola jo a tady jsou lavičky, to se mi líbí, tady jsou jako lavičky no a myslim, že je tu taky i pár stromů někde, jo, to se mi líbí, tadyta část. No a to je tak asi všechno. Jo počkat, no já to vnímám hlavně jako to... říkala jsi před tím?“

„Jo. Prostor před nádražím.“

„Mm, tak takhle no.“

„Dobře. Tak, co je podle tebe pro tohle místo charakteristické?“

„No, pro mě jsou to ty stojany s kolama, protože je to takový hrozně jako příjemný. Mam pocit, že je to hezký prostředí, no, takhle si tam sednout a třeba se i dívat na ty lidi jak choděj okolo. A možná taky to jako že tam jezděj okolo ty autobusy a že je to takový místo, nebo že mam jako ráda ty prostory, jako třeba letiště nebo nádraží, že se tam ty lidi nějak pohybujou a cestujou, takže i jako ten prostor před tím nádražím je takovej, že tam jezděj ty autobusy a tak, tak to místo tý cesty, tak to.“

„Tak jo. Když se řekne nádraží, jaký jsou podle tebe jeho hranice? Jestli jako když se řekne nádraží, tak si představíš jenom nádraží, nebo i ten prostor před nádražím, nebo tak...“

„No, no teďka když se jako o tom bavíme, tak i ten prostor, ale nevím jako jestli bych to řekla, jako řekla ještě, než kdyby ses mě na to zeptala. Teď nevím. Ale určitě s tím ještě vnímám takový ty místa jako ještě za tím nádražím, jako takový ty neudržovaný, když to člověk jako běžně nevnímá, ale když třeba jde za to nádraží a vidí, jako že se tam třeba něco válí, nějaký odpadky, nebo že třeba tam ty dráhy dávaj nějaký starý vagóny nebo tak... tak to taky není moc hezký. Tyjo ale teď... asi jo, asi taky vnímám, určitě jako tady v Hradci vnímám i to prostředí před tím, ale třeba si říkám, že v Praze asi ne, to už mam pocit, že už jako je část nějak ty silnice a ty ulice, ale tady v Hradci asi jo, tady bych řekla, že to nějak, že ta budova je docela jako výrazná, že je s tím prostorem tam spojená.“

„Dobře. A když se řekne prostor před nádražím, tak co všechno to podle tebe teda zahrnuje?“

„Noo, já teďka úplně... mm, noo (přemýšlí). No, já mam pocit, že to co jsem tady nakreslila, jakože ty stojany na kola a ty lavičky jsou tam a pak je tam nějaký prostor kde ty lidi jako choděj a kde se setkávaj a čekaj na někoho. A pak je tam jako docela dost věcí okolo, pošta a jiný budovy a potom ty autobusy, ale to už jako nevnímám k tomu.“

„Jo. Takže ten prostor před nádražím vnímáš jako jakoby jenom takovej ten... po ty autobusy? Tam dál už ne?“

„Jo, uh-huh.“

„Dobře. Je nějaká část nádraží jakoby uvnitř anebo i toho prostoru před nádražím, kde se necejtíš bezpečně?“

„No já jsem nikdy právě nebyla jako v tom prostředí, v tom prostoru, který není moc udržovaný, právě tam, jako, už za tím nádražím třeba kousek, nebo za tím, no, to teda asi pořád patří k tomu nádraží, ale... Ale jinak, jinak se tam cejtím docela dobře všude, i když jako někdy tam, když někdy čekám, někdy v Praze se mi to třeba

stane, že čekám na tom peronu a jsou tam divný lidi a já se bojím jako že se mnou pojedou, jako že vim, že třeba nejsou úplně psychicky v pořádku nebo tak a bojím se, že se mnou budou sedět ve vlaku. Tak jako jenom to.“

„A tady v Hradci?“

„Ne, to se mi asi nikdy nestalo. Asi ne.“

„Takže tam není žádný místo, kde by ses jako necejtila úplně ...“

„Asi ne, mně přijde, že, já někdy přemejšlim, jako když si někam sednu a hlavně to hodnotim podle toho, když začnu jíst svačinu, jak si tam připadám, protože mě vždycky je blbý jí jako jíst ve veřejném prostoru a vždycky to jako hodnotim, jestli se mi tam jí dobře nebo ne (smích).“

„(smích) to je dobrý.“

„A tak na tom nádraží mi to nevadí. Nebo jako myslim, že mi to nevadí vevnitř, ale nevím, ještě jsem nikdy neseseděla tady (ukazuje na mapě), tady nevím, jestli by mi to... no, nevím.“

„Uh-huh. Tak jak často se nádražím a tím prostorem před ním pohybuješ?“

„No, vždycky když jedu jako z Hradce nebo do Hradce, a tak dřív to třeba bylo jednou tejdně a teďka už, no, i když vlastně teďka taky jednou tejdně. No, nebo, teďka už je to třeba jenom jednou tejdně a dřív to třeba bylo vlastně i dvakrát. No, jako nejsem tam určitě každý den, to ne.“

„Dobře. A mohla bys prosíte nakreslit na mapě kudy jakoby tím prostorem tam jdeš? Většinou, jakoby tu nejčastější nějakou trasu.“

„(kreslí trasu) No, já většinou přijedu tím autobusem a jdu vlastně tady k tomu vchodu a někdy ještě, protože je tady bankomat ČSOB, tak někdy tady, to je takový, takový přímý linky. No, to je nečastější, ještě se mi někdy stane, že si jdu tady projít pěšky na autobusový, ale většinou ne, většinou to jenom jako takhle přeždu.“

„A jaký jsou důvody toho, že se tam teda pohybuješ? Je to většinou proto, že jedeš do školy nebo ze školy?“

„Uh-huh. Jo, no, vlastně... jo. No, jenom že přijedu nebo odjíždím z Hradce, ale není to vlastně nic, že bych tam jela jenom kvůli tomu, že by tam bylo vlastně něco, kvůli čemu bych tam byla, asi ne, jenom vlastně důvod té cesty, no.“

„Uh-huh. Tak a o jakou část dne se většinou jedná? Když tam seš?“

„No, teďka většinou ráno, nebo pak se třeba vracím k večeru, ale dřív si myslím, že to bylo spíš odpoledne, že jsem si ty cesty plánovala tak, abych jako odpoledne nějak přijela do Hradce a zas nějak třeba odpoledne se jako vracela zase do Prahy.“

„Dobře. Tak a všimla sis, že by se v prostoru před nádražím vyskytovaly nějaký specifický skupiny obyvatel?“

„Mm, no já úplně... v prostoru před nádražím, no, já je tam osobně nevnímám. Jako vim, že třeba, že tady (ukazuje na mapě) postávají nějaký lidi, ale nevnímám je nějak jako... Spíš mám pocit, že možná tady u té pošty, ale jako, teď vůbec nevím. Nějak je jako nevnímám, že by mě nějak jako vyrušovali, nebo kazili dojem jako z toho nádraží, nebo teda neříkáš že by mi měli kazit dojem, nebo že bych nějak...“

„Dobře. A bylas někdy na tom nádraží, nebo v tom prostoru před nádražím v noci nebo pozdě večer?“

„No, vlastně já jsem, vlastně pořádně ne, jenom jednou jsem přijela, tyjo jak to bylo, jednou jsem přijela... asi ne, mám pocit, že jsem jednou jela, ne, to bylo vlastně z Prahy jsem jela do Hradce, a to jako nějak už se setmělo, už bylo teda tma, ale vim, že jsem vlastně jenom prošla, jako nezastavovala jsem se tam.“

„Uh-huh. A všimla sis nějakýho rozdílu jakoby v dění tam třeba, když teda už, jakoby se setmí, nebo, nebo ve dne? Byl tam v tom nějaký rozdíl?“

„No, možná že ta tma, jakože, obecně, málo světla, takže možná že člověk, že se jako obecně bojí. I když se zase říká, že v noci jako ty lidi jsou spíš ochotný jako pomoci. Ale možná ještě jsem si uvědomila s tím prostorem ještě jako vevnitř v tom

nádraží, že jsou tam záchody a ty někdy úplně nevnímám jako, tam mám možná pocit, že to není úplně jako příjemný, že...

„Myslíš v té pravé polovině toho nádraží?“

„Jojo, tam jsem jednou byla a tam mi to přišlo takový trošku zvláštní, no, ony ty záchody jsou vždycky jako, postrach, takový.“

„No a jakou máš teda zkušenost s těma záchodama? Byly aspoň čisté?“

„No, já mám pocit, že to nějak docela jako šlo nakonec, že se tam platilo a je to někdy takový jako nepříjemný tak jako, jít na nějaký veřejný záchody, ale jako... No asi to jako nebyla nějaká jako vyloženě špatná zkušenost a možná jenom jako... a taky jsem si uvědomila, že tam je taky to piáno, že to je taky docela hezký, jako když tam hraje to piáno, tak že má člověk pocit, tak že je to docela fajn.“

„Uh-huh. Takže se ti líbí piáno?“

„Uh-huh. Jo.“

„Tak a vidíš nějaký rozdíl v tom dění v tom nádraží nebo před nádražím ve všední dny a o víkendu?“

„Tyjo, když já o víkendu vlastně jsem tam jako pořádně nebyla. Ale jako řekla bych, že o víkendu to tam bude určitě klidnější, že myslím si, že jinak tam bude víc lidí, ve všední dny.“

„Uh-huh. Dobře. K čemu všemu využíváš prostor před nádražím? Jestli tam jenom jako přijedeš a procházíš, nebo jestli třeba sis tam někdy i sedla, nebo tak.“

„No, já tam vlastně jenom procházím, ale, vlastně jsem tam jako nikdy nečekala, ale jako umím si představit, že jako kdybych měla čas a bylo hezky, svítilo sluníčko, tak že bych si tam sedla. A vlastně, no je pravda, že většinou když sem čekala, tak vevnitř. Nevím, proč jsem vlastně nešla ven teďka, mm.“

„Dobře. A jaká místa konkrétně využíváš? Jakoby to nádraží a potom když jedeš třeba MHDčkem?“

„Uh-huh.“

„Tak jdeš tady na tu zastávku, cos tady nakreslila? Od tý odjíždíš?“

„Jo, buď na autobusový nádraží, nebo do centra. No a někdy tam taky jenom projíždím vlastně, když jedu na to autobusový nádraží, ale většinou to vnímám jenom jako místo, přes který procházím, nebo... no... vlastně ho vnímám tak jako že je to místo přes který jako musím jít, ale není to... vnímám ho jako hrozně hezký, tadytu část, ale vlastně jí jako pořádně nevyužívám, no. Vlastně si pořád říkám, že třeba až bude někdy hezky, tak že si tam sednu a že je docela i hezký, jak jsou tady potom ty fontány a že to působí jako, jako hodně hezky a říkám si, že až budu mít někdy čas, tak si tam sednu, ale vlastně se mi to ještě nestalo a není tam jako důvod, proč bych tam jako jinak jela, že to je místo, kam musím... tu cestu... nějaký.“

„Uh-huh. Tak a pamatuješ si ten prostor před úpravou? To bylo asi v roce dva tisíce osm nebo devět.“

„No, jako přímo todle se jako opravovalo?“

„No, nono.“

„Aha, to asi ne, to si nepamatuju.“

„Dobře a tak to nevádí. A jak teda hodnotíš jakoby esteticky tadylencto, ten prostor?“

„No, na mě docela dobře působěj ty dlaždičky, který jsou docela, který jsou světlý, tak to na mě působí dobře. Ale jinak, no, já si myslím, že by tam mohlo bejt víc prostoru k sezení, nebo k nějakýmu čekání, že jako todlencto (ukazuje na mapě) vnímám jako nějaký prostor na čekání, ale já jsem si teďka uvědomila, že jsem ho vlastně nikdy pořádně nevyužila, že jsem seděla vždycky vevnitř a že by se mi líbilo, kdyby ty lidi mohli i využít to sluníčko, když svítí a ten prostor takhle, že vevnitř vždycky čeká plno lidí na vlaky a plno studentů. Vlastně to prostředí jako působí hezky, ale myslím si, že by se možná mohlo líp využít ještě, no. Že by tam mohly bejt i sedačky třeba a mm.“

„Aha. Takže bys tam něco změnila? Přidala bys tam lavičky?“

„Jo, určitě bych tam přidala lavičky.“

„Uh-huh, dobře. A je tam něco, co se ti vyloženě, jakoby, říkalo ty dlaždice, co se ti tam jako líbí ještě třeba?“

„No ta budova samotná jako, je hezká, ta je taková dominantní a člověk má právě spojenou jako tu dobu jako toho prvního... Hradce a ty kola jako jsou hodně hezký, ty stojany, no.“

„Dobře. A něco co se ti tam vyloženě nelíbí?“

„Mm, to asi ne, asi jako... ne, asi jako nemam teďka nic, co by mě nějak vyloženě... to ne, to myslím, že to je jako dobrý.“

„Dobře. A co si myslíš o tom počtu míst k sezení uvnitř toho nádraží?“

„No, já teďka přemejšlim, já jsem si tam asi vždycky nějak jako sedla, je pravda, že vždycky, když je tam, nebo když je tam víc lidí, tak je možná horší... si tam sednout, ale jinak, mm, no možná, že i ty lidi tam někdy choděj jako na čas, že třeba jenom na chvíli stojej, vědí, kdy jim jede vlak, takže možná, vevnitř, to mi asi přijde dostatečný.“

„Jo, dobře. A využíváš nějaký ty obchody, co jsou uvnitř nádraží?“

„Jo, někdy jo, když právě někdy čekám, tak si jdu koupit třeba něco k jídlu.“

„Uh-huh. A seš teda spokojená s tou nabídkou jakoby těch služeb tam? Nebo ti tam něco chybí třeba?“

„No jako to jsem spokojená, ale přemejšlela jsem o tom, že tam jsou všechno takový ty komerční obchody, který potkám na každým vlakovým nádraží a říkám si, že by bylo hezký, kdyby tam bylo něco místního, něco originálního. No, to mě trochu jako mrzí, že mi přijde, že bych v Hradci ráda něco jejich, no, ale nevím, jestli to je jako možný, vůbec někde, protože to je vlastně všude, mi přijde.“

„Mm. Dobře. Tak a víš něco o počtu parkovacích míst v okolí?“

„Tyjo, to nevím. Já vim, že asi se nedá zaparkovat jako před, no, myslím, že před tím nádražím, že tam nějaký auta jsou, ale že jich tam není moc. Ale vlastně to nevím vůbec.“

„Nevíš, dobře, to nevadí. A líbí se ti nové cykloparkoviště?“

„Jo, myslíš takový to, jak tam za pět korun můžeš na ten den... jo, to je hezký, ale mam pocit, že to je, že to není moc využívány, že ty kola jako jsou právě tady (ukazuje na mapě) jsou zaparkované a pak vim, že u toho autobusového nádraží. Ale jo, jinak je to dobrej nápad, já už jsem o tom jako slyšela víckrát z různých stran.“

„A nevyužilas to někdy?“

„Ne, nevyužila.“

„Ne? Dobře. Co říkáš na umístění terminálu hromadné dopravy? Jakoby ve vztahu k tomu nádraží... myslíš, že je to dobrý?“

„No, mně přijde, že často bejvá spojený nádraží s tím autobusovým nádražím a že... jo a myslíš terminál jako to autobusový?“

„Jojo, no.“

„Jo, takže to autobusový, no, když já jsem viděla jako i kritiky právě tohohle autobusového nádraží, jako že je to právě zbytečně velký a že vlastně to autobusový nádraží jako nemusí bejt tak velký, i když já... jako je pravda, že tam jezděj i ty městský autobusy i ty právě meziměstský. Ale zas si neumim představit, nebo nevím jako tu situaci v Hradci, jak by se dalo připojit třeba to autobusový a to ... vlakový nádraží. Ale jako zase asi oceňuju to, že to nádraží, ten terminál samotnej o sobě je hodně velkej, takovej dominantní a že nějak jakoby nezasahuje do toho hlavního nádraží, protože to by byla škoda si myslim, že to hlavní nádraží má svoji jako atmosféru, jako je budova hezká a zaslouží si jako ten svůj prostor a to by byla škoda jako, kdyby to do toho zasahovalo. Tak si myslim vlastně, že nakonec je to dobre takhle, že když teda ten terminál má potřebu bejt takhle velkej, tak že ať je si stranou, ať nejde moc vidět, ať je to takhle někde zapadlý (smích), ať tam jako nezasahuje do toho.“

„(smích) tak a využilas někdy, nebo využíváš někdy tu přepravu z nádraží k terminálu zdarma? Nebo naopak, od terminálu k nádraží?“

„No, jako vim, že to existuje, ale já většinou, když přijedu na ten terminál, nebo na nádraží, tak jedu rovnou do centra, takže se mi... no... no, nebo někdy se mi stane, že mi třeba ujede autobus, tak jdu na nádraží, ale to je většinou že mam čas, tak se projdu. Ale vim jako, že to zadarmo je, ale tím jako, že mam tu kartu, tak mi to asi nic nedělá, no.“

„Uh-huh. Dobře. A jsi spokojená s lokalitou... umístěním nádraží? To znamená jakoby celkově v tom městě.“

„Mm, no teď si říkám možná, že je tam prostor, kde by byl třeba jako v centru města, tak že by byl třeba využívanější, že se mi líbí, že bych ho třeba, že bych si tam třeba šla sednout i přes den, kdyby byl blíž, ale jako asi jo, jinak jako...“

„Jo. A nenapadá tě třeba lepší místo jako pro to nádraží?“

„Mm... mně zas přijde, že je to docela, že už mam pocit, že za tím nádražím už jako ten Hradec mam pocit, že už moc není, nebo... že mam pocit, že je docela na kraji... no a vim, že by možná to lidem vadilo, jako ty vlaky. Já teď vůbec nevím, jako kdyby to bylo blíž, jestli bych třeba byla spokojenější, jako že to mam blíž do školy... mm.“

„Dobře. V jaký části nádraží, nebo i toho prostoru před nádražím si nejvíc všímáš reklam?“

„Tyjo. No já mam pocit, že je něco na tom Černigovu. No, asi na těch budovách takhle. Jo ale teď vůbec nevím, jako jestli je i něco... možná, že jsou tam i nějaký takový ty, nevím, jak se to teď říká, takový ty banery, jak jsou třeba u toho autobusovýho nádraží, takový ty skleněný desky a potom něco... možná to, ale jinak vlastně tu reklamu moc nevnímám. A vevnitř jako to určitě, tam je taky určitě něco podobnýho a někdy tam bejvaj i takový ty papírový stojany, nebo takový ty, no, nevím, jak se tomu říká. A třeba nějaký jako takový ty menší cedule právě na to občerstvení třeba co je vevnitř toho nádraží... ale jinak to vlastně moc nevnímám.“

„Ne... ani třeba v těch podchodech, nebo na peronech?“

„No, je pravda, že tam jsou taky někdy takový ty velikánský cedule, ale mam pocit, že třeba ty mě jako zase tolik nerušej. Že to nevnímám jako... spíš jako nějakou informaci, že mam pocit, že často je to třeba něco spojenýho s kulturou.“

„Uh-huh. Dobře. A jaký k nim máš postoj teda k těm reklamám, co tam jsou? I těm právě jak jsi říkala v tom prostoru před nádražím.“

„No já mam pocit, že mě to tady zas tolik neruší, že tomu zas tolik ne... že bych si řekla, tam by to bejt nemělo, nebo že by to nějak rušilo dojem z toho. Tyjo já ted' vůbec nevim, až tam budu, tak se na to podívám, protože to mam pocit, jako že to tolik nevnímám tu reklamu. Že mě to nějak vyloženě rušilo, že bych věděla, že tohle a tohle mě ruší... asi ne.“

„Dobře. Tak děkuju za rozhovor. Už jenom jestli mi řekneš věk?“

„Jo, je mi dvacet tři.“

„Jaký máš nejvyšší dokončený vzdělání?“

„Střední.“

„S maturitou.“

„Uh-huh, s maturitou.“

„Tak, jakou studuješ školu?“

„Univerzita Hradec Králové.“

„V jakém jsi ročníku?“

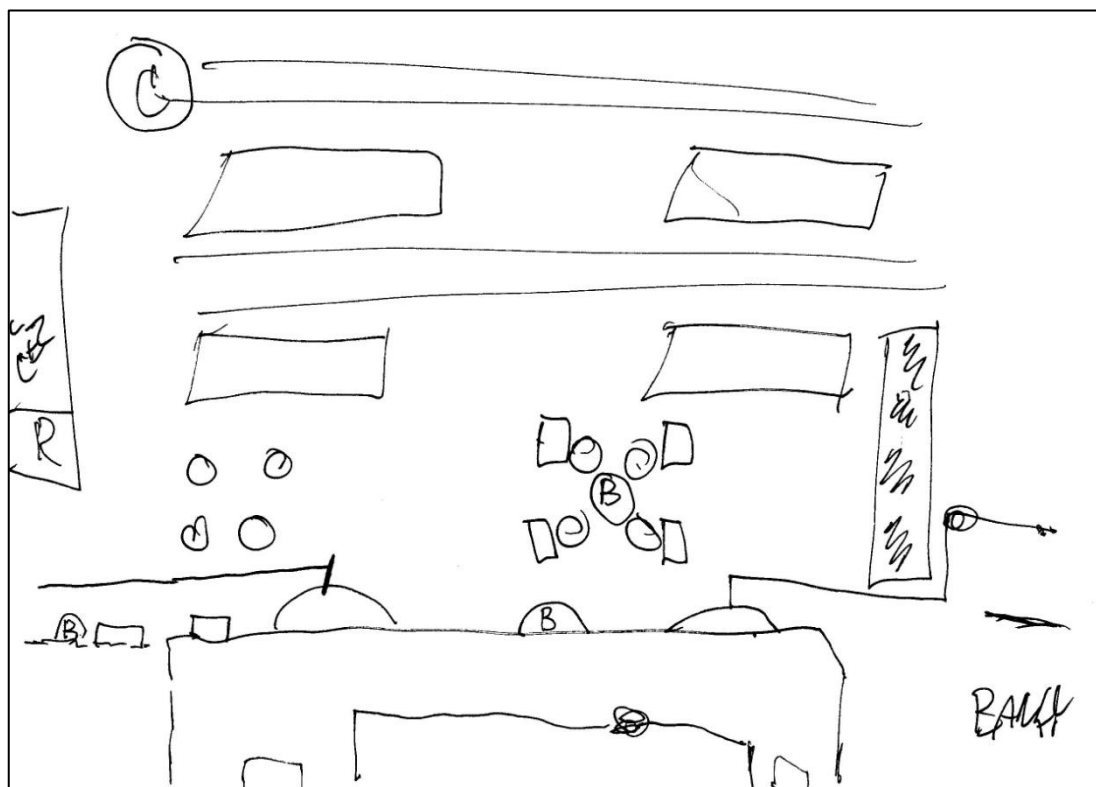
„Ve třetím.“

„A jaký máš bydliště?“

„Praha osm.“

„Dobře, stačí. Děkuju.“

Příloha 3: Ukázka mentální mapy



Příloha 4: Ukázka kódování

A screenshot of a software interface titled "Code System". It displays a hierarchical tree structure with counts for each level. The root node is "Code System" with a count of 359. The tree is expanded to show several sub-nodes, each with a count. Some nodes have a folder icon next to them.

Code System	Count
Code System	359
Hodnocení	0
Estetika	46
Funkce	38
Parkování	12
Obchody	14
Reklamy	12
Umístění	12
Terminál	12
Vnímání	0
Asociace	12
Atmosféra	11
Bezpečnost	19
Charakteristika	16
Rytmus	18
Skupiny	32
Vymezení	12
Mapa	11
Aktivity	62
Frekvence	20
Sets	0

Document Browser: Respondent 5

44 „Jo. A v tom dění? Je rozdíl v tom dění tam, v tom prostoru?“

45 „Asi ne, asi nějaký předpoklad jako v hlavě, že když je tma a tyhle rizikový skupiny tam jsou, tak se bojím víc, ale neznamená to, že by třeba byli agresivnější, nebo byli agresivní, nebo něco takového.“

46 „Uh-huh, dobře. K čemu všemu využíváš ten prostor před nádražím? Jestli třeba tam jenom projdeš, nebo jestli si tam někde sedneš, nebo tam děláš něco jiného.“

47 „Jenom projedu, ale jednou, to je pravda, jsem si tam sedl a využil jsem to k tomu, že jsem tam jedl. Že jsem jel vlakem a už jsem měl tak hroznej hlad, že jsem to nemoh vydržet domů a musel jsem si tam sednout a najíst se na těch dvou lavičkách co tam jsou. Ale jako věřím tomu, že kdyby se ten prostor, třeba se k tomu dostaneme ještě, ale kdyby ten prostor jakoby měl, jako podle mě by měl vypadat jinak, tak bych si dokázal představit, že si tam člověk jen tak sedne po cestě a chvíli si sedne, ale jako takhle mě to neláká prozatím prostě.“

Document Browser: Respondent 9

79 „Jo, takže to autobusový, no, když já jsem viděla jako i kritiky právě tohohle autobusového nádraží, jako že je to právě zbytečně velký a že vlastně to autobusový nádraží jako nemusí být tak velký, i když já... jako je pravda, že tam jezděj i ty městský autobusy i ty právě meziměstský. Ale zas si neumím představit, nebo nevím jako tu situaci v Hradci, jak by se dalo připojit třeba to autobusový a to ... vlakový nádraží. Ale jako zase asi oceňuju to, že to nádraží, ten terminál samotnej o sobě je hodně velkéj, takovej dominantní a že nějak jakoby nezahluje do toho hlavního nádraží, protože to by byla škoda si myslím, že to hlavní nádraží má svoji jako atmosféru, jako je budova hezká a zaslouží si jako ten svůj prostor a to by byla škoda jako, kdyby to do toho zasahovalo. Tak si myslím vlastně, že nakonec je to dobře takhle, že když teda ten terminál má potřebu být takhle velkéj, tak že ať je si stranou, ať nejde moc vidět, ať je to takhle někde zapadlý (smích), ať tam jako nezahluje do toho.“

80 „(smích) tak a využilas někdy, nebo využíváš někdy tu přepravu z nádraží k terminálu zdarma? Nebo naopak, od terminálu k nádraží?“

81 „No, jako vim, že to existuje, ale já většinou, když přijedu na ten terminál, nebo na nádraží, tak jedu rovnou do centra, takže se mi... no... no, nebo někdy se mi stane, že mi třeba ujede autobus, tak jdu na nádraží, ale to je většinou že mam čas, tak se projdu. Ale vim jako, že to zadarmo je, ale tím jako, že mam tu kartu, tak mi to asi nic nedělá, no.“

82 „Uh-huh. Dobře. A jsi spokojená s lokalitou... umístěním nádraží? To znamená jakoby celkově v tom městě.“

83 „Mhm, no teď si říkám možná, že je tam prostor, kde by byl třeba jako v centru města, tak že by byl třeba využívánější, že se mi...“

Příloha 5: Obrázky



Obrázek 1: *Ortomapa nádraží a Riegrova náměstí.*

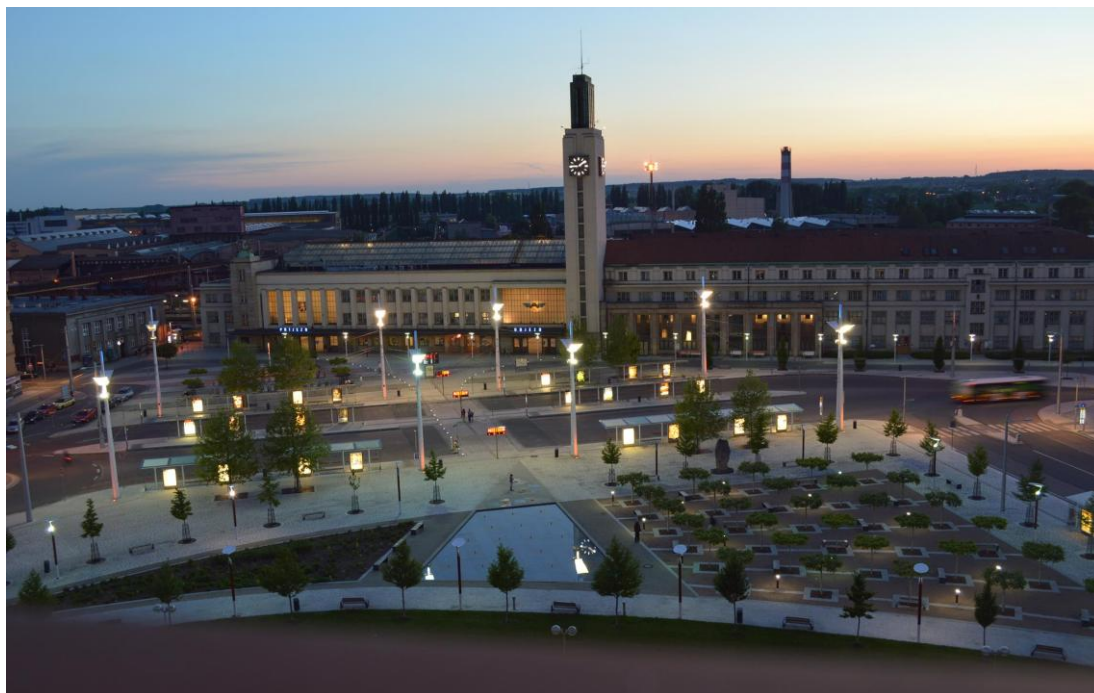
(Zdroj: mapy.cz)



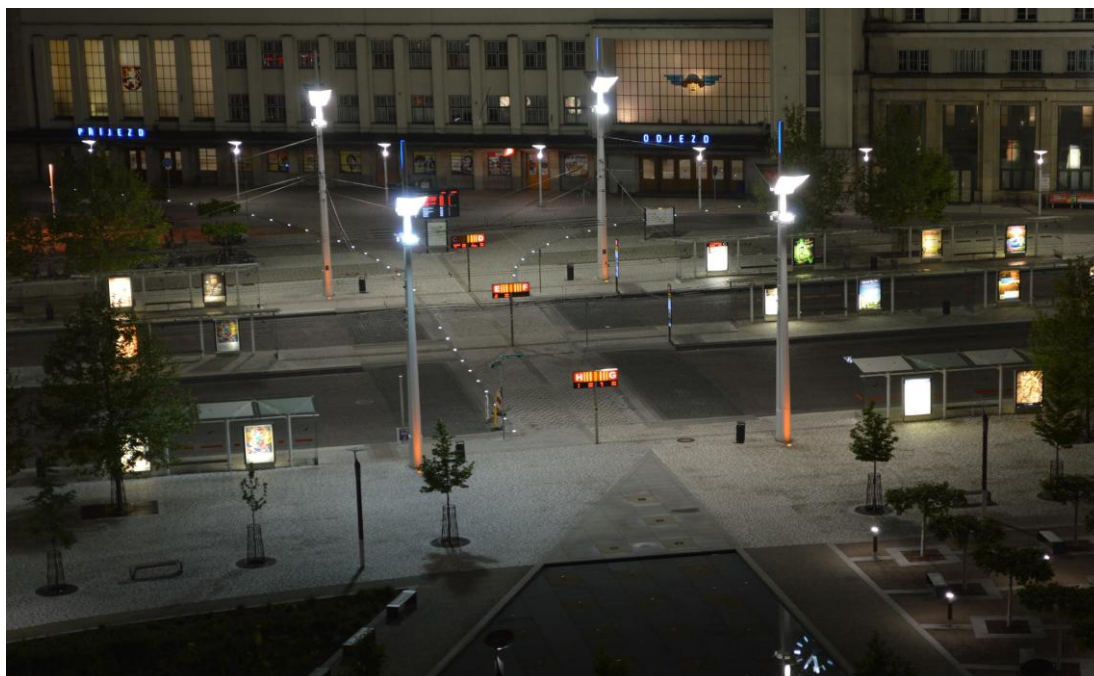
Obrázek 2: *Sadové úpravy Riegrova náměstí – digitální vizualizace, 2006*

(Zdroj: Ing. Arch. Patrik Kotas, Atelier designu a architektury)

Příloha 6: Fotografie



Fotografie 1: *Pohled na Riegrovo náměstí z hotelu Černigov ve večerních hodinách.*
(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 2: *Celé Riegrovo náměstí je v nočních hodinách velmi dobře osvětleno.*
(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 3: *Okna budovy nádraží polepená reklamou kazí estetický dojem.*

(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 4: *Problematický prostor okolo baru, který je součástí nádraží.*

(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 5: „Temná“ ulička vedoucí k toaletám, které se studenti vyhýbají.
(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 6: Vietnamská prodejna v pravé („odlehlejší“) části haly nádraží.
(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 7: *Malé parkoviště před budovou nádraží zabrané automobily taxi služeb.*

(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 8: *Plné parkoviště pro kola před budovou Hlavního nádraží.*

(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 9: *Parkovací dům pro kola na Riegrově náměstí.*

(Zdroj: Vlastní)

Fotografie 10: *Památník obětem komunismu na Riegrově náměstí.*

(Zdroj: Vlastní)





Fotografie 11: *Pohled na budovu nádraží od parkoviště před hotelem Černigov.*
(Zdroj: Vlastní)



Fotografie 12: *Pohled na Riegrovo náměstí od budovy Hlavního nádraží.*
(Zdroj: vlastní)