

PROSTOR „PŘED NÁDRAŽÍM“ V BRNĚ – PERSPEKTIVA CHODCE

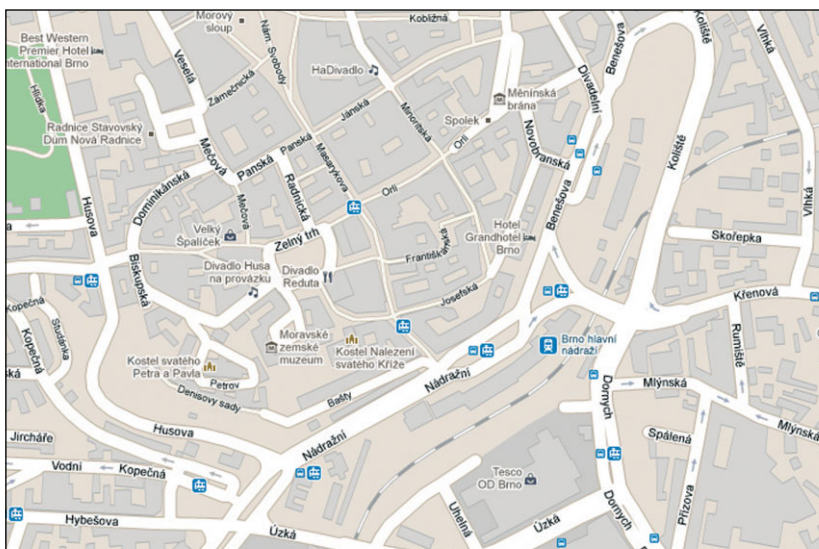
Lucie Galčanová, Robert Osman, Barbora Vacková

Text představuje výřez výsledků analýzy zaměřené na prostor před hlavním železničním nádražím v Brně. Analýza vznikla z podnětu Magistrátu města Brna a s podporou Hnutí DUHA a nadace Partnerství. Zadání směřovalo k nalezení informací využitelných při hledání způsobů zlepšení současného stavu tohoto prostoru. Proto bylo naším hlavním zájmem zjistit, jak jej vnímají a hodnotí sami jeho uživatelé. Při výzkumu jsme využili kombinaci sociologických a geografických metod kvalitativního výzkumu. V závěru statě stručně shrnujeme náměty pro zlepšení stavu tohoto veřejného prostranství, které vyplývají z analýzy získaného datového materiálu.¹⁾

Jako před každým významným dopravním uzlem, i v Brně před hlavním nádražím se potkávají lidé, kteří spolu nemají společného nic než právě to, že jsou z nějakého důvodu nuceni jím projít. Svou zkušeností a očekáváními, která přetavují do pohybu v davu, mezi nástupními ostrůvky, auty a tramvajemi, vytvářejí jednu z významných reprezentací tohoto prostoru: chaotický dopravní uzel, nepřehledný, živý, v mnohém problematický. Prostor je každodenně vytvářen v neustálé interakci a nepřetržitě vyjednávání: domů, dopravních prostředků, zábradlí a lidí. Jeho rytmus je určován dopravou, obchody, denní dobou a návyky jeho uživatelů.²⁾

Metoda

Při sběru dat jsme využili klasické metody kvalitativních šetření, a to vedení hloubkových nestrukturovaných rozhovorů v kombinaci s technikou kresby mentálních map. V průběhu dubna 2010 jsme provedli deset rozhovorů s jedenácti komunikačními partnery a partnerkami (viz tabulka 1). Byli mezi nimi lidé s různými nároky na kvalitu veřejného prostoru (mladý muž na vozíku, žena na mateřské dovolené, nevidomý muž středního věku), a také s různými formami jeho využívání: Pravidelně zde přestupují ráno a odpoledne při každodenní cestě do a z práce; užívají nádražní prostor v různé denní hodiny, ale velmi často; přijíždějí a odjíždějí každý den do práce vlakem na a z hlavního nádraží;



Zdroj: Google Maps

Obr. 1: Širší prostorové souvislosti umístění nádraží v Brně



Zdroj: Google Earth

Obr. 2: Ortofoto přednádražního prostoru

jsou příležitostnými návštěvníky Brna a přijíždějí vlakem nebo autobusem na nádraží na Benešově ulici. Součas-

ně je třeba říci, že nám nešlo o reprezentativní vzorek uživatelů prostoru. Naším cílem bylo získat co nejpestřej-

1) Výsledný text vznikl s podporou výzkumného záměru MSM0021622408 Reprodukce a integrace společnosti.

2) K proměnlivé rytmicitě míst viz např. Muliček, Osman, Seidenglanz 2010, Lefebvre, Elden, Moore 2004, Crang 2001.

ší výpovědi o zkušenosti s prostorem. Tedy spíše než o zachycení společných znaků a jednotné podoby tohoto místa jsme usilovali o zpřístupnění jeho mnohostrannosti a rozmanitosti. Samozřejmě jsme si vědomi i toho, že náš vzorek uživatelů je omezený: Nehovořili jsme například s žádným žebřákem či bezdomovcem, kteří v různých částech dne také prostory nádraží využívají. Také věk našich KP nebyl rovnoměrně rozprostřen – z jedenácti byli pouze dva ve středním věku (45–55 let; Jan a Jakub), věk ostatních se pohyboval v rozmezí 25–35 let. Závěr výzkumu má nízkou reliabilitu, nicméně můžeme říci, že jeho výsledky jsou vysoce validními výpověďmi jeho konkrétních uživatelů a uživatelek.

Hlubkové nestrukturované rozhovory mají především tu výhodu, že

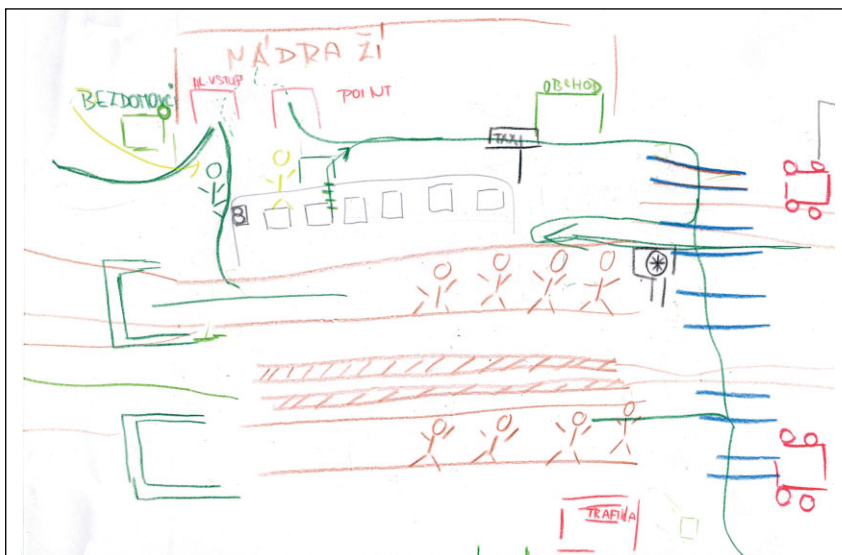
umožňují komunikačním partnerům a partnerkám (dále KP) vnášet vlastní témata a nijak zásadně je v jejich výběru neomezují. Minimalizují tak nebezpečí, že výzkumník sám opomene některou z důležitých oblastí, které se k problematice váží. Při jejich vedení nás v první řadě zajímalo, jak budou tyto lidé prostor „před nádražím“ vymezovat. Dále jsme se ptali na jejich zkušenost s tímto prostorem, které významné body jsou schopni v něm identifikovat, která místa považují za nejproblematičtější a která naopak hodnotí pozitivně. Konečně jsme se bavili o formách využívání prostoru: kdy a za jaké situace se do tohoto místa dostanou, jaké služby zde využívají a jaké trasy volí při jeho pěším překonávání a jejich prožívání. Jako iniciální prvek jsme při rozhovorech využili techniku mentálních map: na úvod

jsme nechali dotazovaného zakreslit, co si představí a vybaví, když se řekne prostor před nádražím. Kresbu průběžně komentoval/a, případně jsme se dále doptávali; celý rozhovor jsme vedli nad nakreslenou mapou, což také výrazně přispělo k snadnějšímu otevření prostorových aspektů studované oblasti (s výjimkou nevidomého KP, pana Jakuba). Pozorování a pořizování dokumentace jsme prováděli jednak z půdních prostor domu na rohu ulic Masarykova a Nádražní (sledování tras) a také při zúčastněném pozorování při modelových průchodech prostorem³⁾, kdy jsme se nechali vést vozíčkářem (který zároveň svou cestu prostorem zaznamenával videokamerou a komentoval) a nevidomým. S profesionálním lektorem prošli také lokalitu dva výzkumníci se zaslepenými očima a slepeckou holí.

Martin	Upoutaný na vozík, bydlí v prostoru od centra za nádražím, cesta pod viaduktem je pro něj v zásadě jediná přístupová trasa do centra města.
Romana	V době rozhovoru bydlela ve čtvrti směrem od centra za nádražím, prakticky denně jej využívala jako přestupní uzel při cestě do práce i jinam.
Helena	S malým dítětem, nádraží nevyužívá denně, zkušenost s kočárkem.
Cyril	Podniká v centru Brna, denně dojíždí z předměstí, využívá vlaky integrovaného dopravního systému, na nádraží vystupuje a přes prostor tramvajových zastávek jde do práce; domů se vrací ve večerních hodinách vlakem nebo rozjezdou.
Tadeáš	Bydlí v prostoru od centra za nádražím, pracuje v centru Brna, je typický automobilista, v době rozhovoru využíval MHD minimálně, prostorem často projížděl jako řidič osobního automobilu.
Lojza	Bydlí i pracuje mimo Brno, do Brna přijíždí nepravidelně jednou až dvakrát za rok; obvykle přijíždí autobusem na nádraží v Benešově ulici, výjimečně vlakem na hlavní nádraží; Brno i prostor před nádražím zná velmi povrchně.
Jakub a Jan	Jan má zbytky zraku a zprostředkoval zkušenost nevidomého s prostorem před nádražím; pan Jakub se profesionálně věnuje problematice nevidomých a jejich pohybu v městském prostředí; společně zprostředkovali také zkušenost nevidomého provedením dvou z výzkumníků prostorem s páskou na očích a slepeckou holí.
Daniel	Do Brna jezdí příležitostně, přinesl zkušenost návštěvníka, který první setkání s městem zažívá právě v prostoru před nádražím.
Kristýna	Pracuje jako asistentka vozíčkářů, se kterými při své práci často prostorem nádraží projíždí; popsala hlavní záporu prostoru z hlediska vozíčkáře.
Ferda	Student, řidič nočních rozjezdů – má zkušenost s nočním a denním provozem v prostoru.

Tab. 1: Seznam komunikačních partnerů a partnerek

3) Inspirací nám byla tzv. metoda „go-along research“; viz např. Kusenbach 2004.



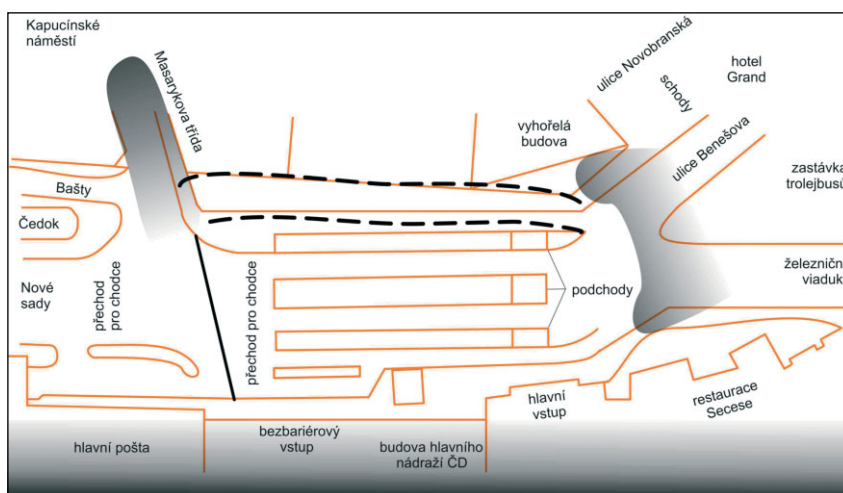
Obr. 3 : První fáze kresby mentální mapy

Soustředili jsme se na hranice, bariéry, linie a trasy, významné objekty a plochy v prostoru. Jde o metodu popisu prostoru za využití mentálního mapování rozvinutou Kevinem Lynchem [2004]. Tu jsme, inspirováni Lefebvrovým přístupem, ještě doplnili sledováním rytmických proměn místa závisících na denní době [např. Lefebvre, Elden, Moore 2004] – jinak prostor žije v době ranních a odpoledních špiček, jinak v noci atd. Tuto časovou proměnlivost zachycuje původně literárněvědný koncept chronotopu, jenž pro kulturně geografickou analýzu modifikoval Crang [2001, 2005]. Tento pojem popisuje fakt, že specifická místa se mění v čase – odkazuje k časoprostorové závislosti, která je určující pro podobu a charakter související nejen s jeho místní charakteristikou, ale také právě s aktuálním časovým momentem jeho existence.

Analýzou takto komponovaných dat (rozhovory, mapy, fotografie a videozáznam) se nám podařilo získat hutný a detailní popis této malé brněnské lokality.⁴⁾ S ohledem na rozsah textu se zde budeme věnovat pouze její nadzemní části, ačkoli ta tvoří funkční celek s podchody pod nádražím. Ty si troufáme z následujícího textu vyřadit i vzhledem k tomu, že většina našich KP vnímá podzemní prostory jako svébytné a od povrchových jasně oddělené.

Kde je „před nádražím“?

V intencích zvolené metody jsme lokalitu nechali vymezit samotnými KP: Co si vlastně představí, když se řekne „prostor před nádražím“? Obrázek 4 zachycuje hranice, které vyplynuly z analýzy rozhovorů a map. Nepřerušovaná čára označuje jedinou jasnou hranici, která je určena přechodem pro chodce od Masarykovy ulice směrem k nádraží. Další hranice už nejsou jednoznačné: Na straně nádraží byla jako mez nejčastěji označována jeho budova.⁵⁾ Směrem do centra ubíhá hranice do Masarykovy ulice. Dva z našich KP ji přímo označili slovy brána



Obr. 4: Hranice přednádražního prostoru

do města. Pro některé z uživatelů končí prostor „před nádražím“ hned v jejím ústí, někteří ale vidí úplný konec až u odbočky na Kapucínské náměstí. Uliční fronta proti budově nádraží tvoří další relativně jasnou hranici; pro některé uživatele je ale hranicí v této linii již silnice mezi prvním tramvajovým ostrůvkem a chodníkem.



Obr. 5: „Hraniční“ silnice mezi prvním tramvajovým ostrůvkem a chodníkem; přecházející lidé směřují k mezeře v zábradlí

Směrem do ulice Benešovy k autobusovému nádraží u hotelu Grand je situace velmi nejasná. Pro někoho končí prostor před nádražím hned za vchody do podchodů na nástupních ostrůvcích,

4) Obdobný popis je v kulturní a sociální antropologii označován jako zhuštěný či hustý. Jeho cílem je popsat nejen to, co lidé dělají, ale také jaký význam své činnosti přikládají, jak a v jakých kontextech či situacích je tento význam vytvářen, vnímán a interpretován [podrobněji Geertz 2000].

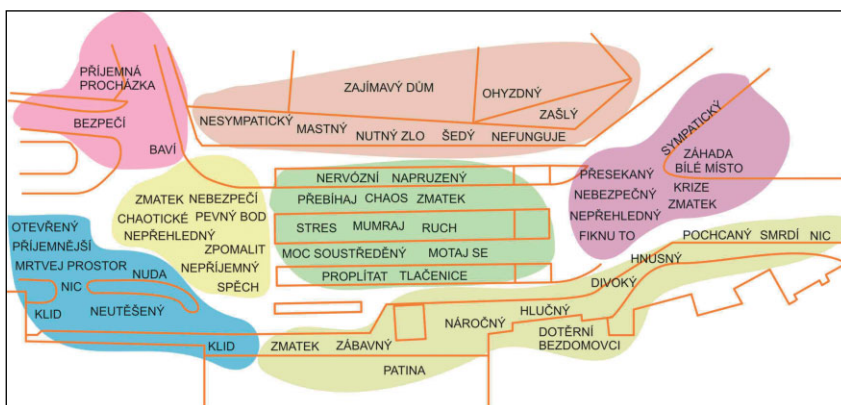
5) Pro ty, kdo přijíždí do města vlakem, to však byla nástupiště vlaků, pro některé uživatele prostor definitivně končí až za nádražím v místě mezi kolejišti a obchodním domem Tesco.

většina lidí ale hovořila o celém prostoru až k autobusovému nádraží jako o jakési přechodové zóně do jiné lokality, která ovšem sama o sobě není vnímána nijak pozitivněji než samotné prostanství před nádražím. Součástí této hraniční zóny je i úsek směrem k železničnímu viaduktu. Ten tvoří další relativně jasnou hranici. Někdy je popisován jako „brána do jiného světa“, vždy je zmiňován jeho špatný technický stav (z hlediska vizuálního dojmu), který odrazuje od jeho pěšího využití.⁶⁾

Při vymezování hranic prostoru před nádražím postupovali naši KP metodou opozic: Lokalita pro ně představuje jakýsi jiný prostor odlišný od všeho, co jej obklopuje, a to i přesto, že jeho hranice nedefinují nijak jednoznačně. Zejména vnímají, že pohyb v přílehlých místech je řízen jinými pravidly. Interiér nádražní budovy je ve srovnání s prostorem před nádražím vnímán jako příjemné a uklidňující místo, které podléhá rytmu příjezdů a odjezdů vlaků, kde mají lidé jasný cíl: *Jako jakmile už vejde člověk do toho nádraží, tak je to taková oáza, jako že si vydechne, že projde veškerým tím mumrajem – ne že by tam ten mumraj ustal, ale on se jako promění* (Helena, 32). Podobně je tomu v ústí Masarykovy ulice vedoucí z centra. Chaos typický pro nástupní ostrůvky tramvají a jejich nejbližší okolí se zde pomalu proměňuje v jiný – městský – typ ruchu, který není vnímán negativně, naopak patří k životu rušné městské ulice. Výstižně to vyjádřila Romana (29): *Je to jako moře a řeka... pořád je to slaný a tady (v křižovatce s Kapucínským nám.) je to už sladký.*

Struktura prostoru

Spojením kresby mapy s podrobným rozhovorem jsme získali od jednotlivých KP detailní popisy prostoru, ve kterých se každá pozice spojila s jedním nebo více charakteristickými slovy (viz obr. 6) do „sémantické mapy“; propojením jednotlivých map se nám podařilo identifikovat v tomto relativně malém prostoru sedm zón,



Obr. 6: „Sémantická mapa“ přednádražního prostoru

kteří se od sebe dle názoru KP liší funkcí, vlastnostmi i problémy. Zóny popíšeme od hlavního vstupu do budovy nádraží po směru hodinových ručiček.

První zóna je ohraničena bezbariérovým vstupem do nádraží a severním železničním viaduktem (béžová barva). Cesta od něj k hlavnímu vchodu nádraží je popisována barvitě jako místo nevzhledné a zapáchající.⁷⁾ Je to místo, kde kuřáci čekají na svůj vlak a kde se u vchodu do podchodu shlukují tzv. „boveráci“, na které si většina našich partnerů při rozhovoru vzpomněla. Zdaleka ne všichni je chápali jako obtěžující, někteří je vnímají jako specifický „zábavný“ prvek: *No a potom tady je podchod, schody dolů a tady jsem nedávno šla a bylo to tam*

strašně zábavný, bandička různých bezdomáclů a lidí co tak se prostě potulují po tom městě, pijou a prostě měli tam strašnou party, hráli tam nějaký, jo sbohem láska nech mě jít, ty toulavý boty strašně to tam frčelo, lidi tam popíjeli, drželi se kolem ramen a bylo to příjemný zároveň, taková atmosféra, že se tam něco takového dělo a bylo vidět, že nejsou takový, prostě nebylo to tam takový dekadentní, že se tam ty lidi povalují, ale bylo vidět, že to tam vyhovuje ten prostor a že si to užívají, v rámci možností (Romana, 29).

Další zóna je tvořena prostorem před hlavní poštou a rozšiřuje se až do ulice Nádražní v její části ubíhající k Novým sadům (modrá barva). Část přiléhající k budově pošty je vnímána poměrně negativně; důvodem je mimo jiné



Obr. 7: Problematické místo před budovou České pošty

6) Fakticky jej častěji používají pouze dva z našich informátorů, kteří v současnosti bydlí v lokalitě za viaduktem poblíž ulice Křenové. Jedním z nich je pak vozičkář, pro kterého je chodník pod viaduktem nejspříhodnější cestou z oblasti za nádražím do centra města.

7) Roh u odpadkového koše těsně před hlavním vchodem je často využíván jako pisoár.

její nepřehlednost. V rohu mezi vjezdem do pošty a vyvýšeným chodníkem je prostor nebezpečný pro nevidomé chodce, kteří se zde dostávají ke zdi do slepé uličky, nebo naopak hrozí nebezpečí, že ze směru od Nových sadů spadnou z chodníku (viz obr. 7). Někteří lidé ale využívají toto místo k čekání na spoj nebo na domluvenou schůzku, oceňují, že je mimo hlavní ruch prostranství. Od budovy pošty k Čedoku vede dlouhý přechod pro chodce, který je málo využívaný. Vozíčkáři a zejména nevidomí jej považují za vysloveně nebezpečný. Oceňován je výhled směrem k Novým sadům, zejména proto, že je zde na dohled zeleň a volný, i když poněkud nudný, prostor.



Obr. 8: Výhled Nádražní ulici k zastávce Nové sady

Podobně klidně působí i ústí ulice Masarykovy a odbočkou na Bašty, jež je také vnímána velmi kladně; jako prostor, který odvede chodce pryč z chaosu, jako „únik do romantiky“ (růžová barva na obr. 6). Na rohu před budovou Čedoku je další z bodů, které využívají lidé k čekání nebo jako místo k setkání, které zároveň nabízí výhled na celé prostranství před nádražím.

Zóna tvořená především hraničním přechodem pro chodce se neváže s žádnými příjemnými výrazy a představuje nejproblematičtější bod celého prostoru (žlutá barva) – na začátku a konci přechodu je pěší nucen vyhybat se autům. Jako mnohem větší nebezpečí jsou ale vnímány tramvaje – v rozhovorech se opakovaně objevují popisy jejich kovového řinčení a cinkání. Hodiny umístěné uprostřed přechodu pak představují bariéru znesnadňující jeho přechod. Současně jsou však významným orientačním prvkem a jako takové jsou vnímány velmi pozitivně: slouží jako místo čekání na spoj i místo schůzek. Kolem nich jsou umístěny odpadkové koše a místo je jaksi samozřejmě chápáno jako „kuřárna“. Z hlediska chodců, kteří pouze procházejí (a zvláště těch se specifickými potřebami, jako jsou například slabozrací, nevidomí či lidé na vozíku), je ale takové umístění hodin (či jiného prvku vybízejícího k zastavování a vytváření chumtlů) problematické, neboť stojí lidé už tak nepřehledný prostor ještě zahušťují. Někteří podtrhli i nepřijemný

zápach cigaretového kouře. Přechod je navíc problematický i z hlediska řidičů, kteří někdy mluvili o pocitu nepatříčnosti: *No to je zmatek; já jsem tady stála strašně dlouho před tím přechodem (řídila auto směrem od Grandu), protože jsem měla pocit, že jako musím pustit všechny ty lidi* (Kristýna, 28). Jiná žena se vyjádřila tak, že když tudy musí projet autem, má pocit, že vjíždí do zákazu vjezdu.

Další oddělenou zónu tvoří uliční fronta a chodník naproti nádraží (hnědá barva). Je plná bariér znesnadňujících pohyb: Na rohu s ulicí Masarykovou je další z míst sloužících čekajícím osobám (včetně řidičů tramvají, kteří zde mají umístěny tabule s rozpisy). Problém způsobují automobily (i parkující), dále stánky s časopisy i občerstvením. Bariéry vytvářejí i lidé, kteří čekají u okýnek s občerstvením – k těm se také vztahuje označení „mastný“ v sémantické mapě. Zašlost domů je stavěna do kontrastu s patinou (nyní opravené) historické nádražní budovy. Stáří nádraží má jinou hodnotu než stáří (spíše sešlost) těchto domů. Prostřední obytný dům⁸⁾ lidé označují za zajímavý nikoli z architektonického hlediska, ale proto, že přemýšlejí, jací lidé a „jak vůbec“ zde mohou bydlet. Negativní dominantu celého prostoru tvoří vyhořelá budova s průchodem: *To je pro mě zóna strachu, což je možná způsobem*

tím, že jsou tam ty značky kapsářský... ne že by se mě tam někdy něco stalo, ale prostě je tam cedule – odmalička jsem ji tam viděla – to je takovej adrenalínovej úsek pro mě (Helena, 32). Většina našich komunikačních partnerů tuto trasu s jezdícími schody nevolí, a pokud potřebuje jít tímto směrem, využije raději schodů z Benešovy do Novobranské ulice.



Obr. 9: „Kapsářská“ značka

Jedna z cest do Benešovy ulice vede přes „bílé místo“ naší mapy. Jde o komplikovanou křižovatku silniční a tramvajové dopravy, která je nebezpečně křižována pěšími doslova ve všech

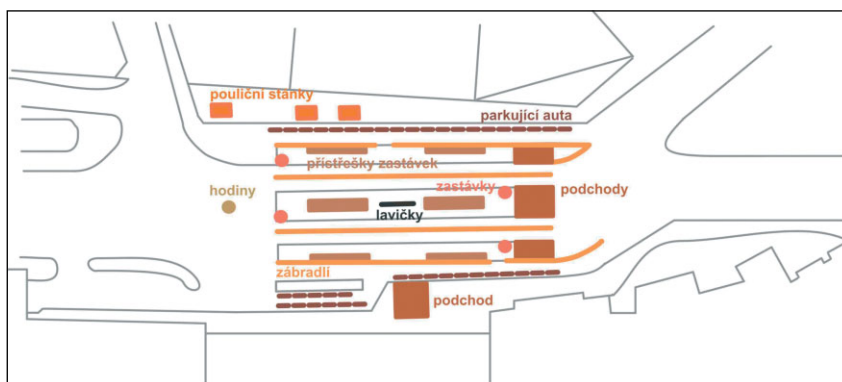
8) Původně administrativní a nájemný dům pojišťovny Reunione Adriatica di Sicurita (1937–1938, architekt Karel Kotas).

směrech (fialová barva). Je to prostor vnímaný jako naprosto nepřehledný a ani lidé využívající jej pravidelně nemají přesnou představu o jeho uspořádání. Jako jediný světlý bod v něm figuruje obrubník („sympatický“), který nahrazuje chybějící chodník těm, kteří míří k hotelu Grand. Nepohodlná a nedovolená (při její volbě porušuje chodec dopravní předpisy) cesta je alternativou k (delší) cestě podchodem⁹⁾.

Téměř všichni KP¹⁰⁾ začali svou mapu kreslit od tramvajových ostrůvků a kolejí. Ty tvoří jádro poslední zóny, která tvoří podstatu funkce celého místa, jež je jednoznačně vnímáno především jako dopravní uzel (žlutá barva). Ostrůvky jsou jeho centrem, zároveň největším problémem. Chaotičnost, nepřehlednost a zmatečnost nástupních ostrůvků přetéká i na přilehlý přechod a jakoby kontaminuje celý přednádražní prostor. Celý prostor je dělen nejružnějšími stálými či dočasnými bariérami na dílčí části, které uměle znesnadňují a zpomalují pohyb v něm, nenabízejí žádné možnosti, žádné alternativy, diktují efektivní způsob pohybu a striktně určují jeho směr.

Cesty mezi bariérami

Zdůrazňovaná transportní funkce ukazuje, že jde o místo, skrze které se obyvatelé Brna i jeho návštěvníci především snaží plynule projít, méně často se stává samo cílem. Při jejich snaze však klade chodcům do cesty mnoho stálých i dočasných překážek. Obrázek 10 znázorňuje nejčastěji zmiňované pevné bariéry: stojící auta, kiosky, čekárny a lavičky (především na druhém nástupišti), podchody (zabraňují ve výhledu a znesnadňují orientaci) a konečně zábradlí, zejména ta, která jsou protažená do kolejí – jsou míněna jako bezpečnostní opatření, ve skutečnosti zabraňují chodcům v možnosti uskočit na stranu před projíždějící tramvají.



Obr. 10: Pevné bariéry v prostoru



Obr. 11: Prostor přechodu, je vidět tvořící se „hrozny“ nastupujících, kolem hodin několik čekajících

Dočasné bariéry úzce souvisejí s rytmem místa strukturovaným dopravními špičkami i jízdním řádem.¹¹⁾ Objevují se opakovaně na podobných místech¹²⁾, pomalu rostou, aby pak náhle zmizely a vše začalo nanovo. Jde především o „hrozny“ nástupčivých lidí utvářející se při příjezdu tramvají (výraznější je tento jev v období dopravních špiček) a „chumly“ čekajících vznikající ve chvílích, kdy delší dobu nepřijela tramvaj. Tato seskupení ještě zužují problematická místa na nástupních ostrůvcích (např. u přístřešků či u vývěsních tabulí). Podob-

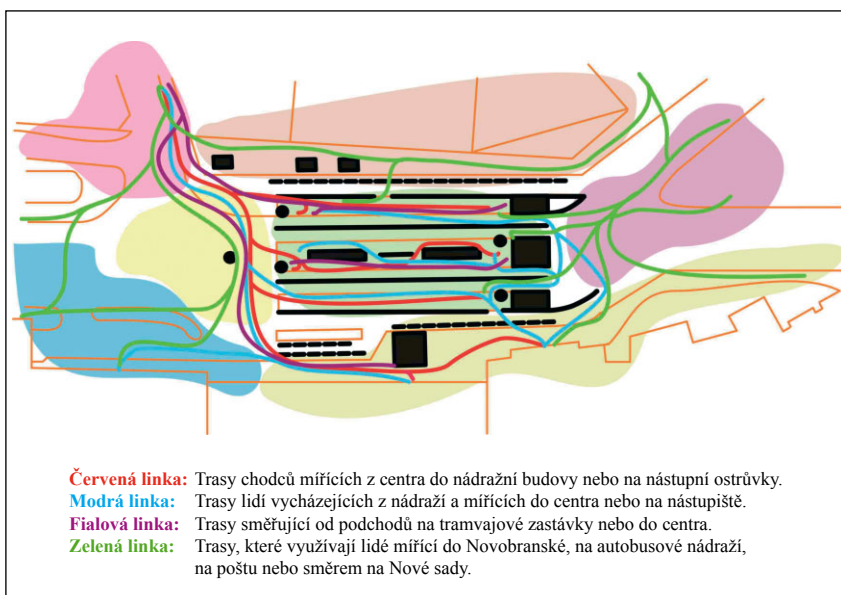
ně fungují hodiny uprostřed přechodu a okénka s rychlým občerstvením. Lze říci, že z pohledu jednotlivce, jenž je součástí místního davu, se jeví jako nejzásadnější bariéra velké množství lidí pohybujících se nepředvídatelně, nekoordinovaně a v mnoha směrech. Trasy, jimiž se lidé mezi nástupními ostrůvky a kolem nich pohybují, však svou vnitřní logiku mají. Vycházejí mimo jiné ze snahy vyhnout se všem bariérám a co neefektivněji se dostat do svého cíle, respektive z tohoto prostoru. Z tohoto hlediska je zajímavé, že ti, kteří vycházejí z hlavního vcho-

- 9) Volí ji například špatně se pohybující starší lidé, kteří se chtějí vyhnout schodům, je také kratší cestou k zastávce trolejbusů, která je uprostřed tohoto prostoru.
- 10) Kromě muže, který prostorem buď prochází pěšky nebo jede autem a nepříliš často jej využívá k nástupu do tramvají, a dále vodičáře, jehož trasa prostorem je předem definována sjízdností pro vozík.
- 11) Typickým příkladem jsou odjezdy nočních autobusových linek, tzv. rozjezdy: periodicky dochází k vysokým koncentracím lidí, jejich rychlému pohybu, během několika málo minut se pak prostor vyprazdňuje a jeho osazenstvo se mění. Rozjezdy jsou oceňovány právě i kvůli této jasnosti a pravidelnosti.
- 12) Tam, kde jsou první nástupní dveře, u čekáren, odpadkových košů (kuřáci), zábradlí. Jednoduše v místech, kde je možné se „k něčemu“ postavit – jako jsou zmiňované hodiny v přechodu [srovnej Gehl 2000].

du nádraží, v případě, že míří do centra, často volí cestu přes první ostrůvek (světle modrá čára vedoucí z hl. vchodu kolem podchodů přes první ostrůvek do Masarykovy ulice).

Na zobrazení všech tras vidíme tři oblasti hodné pozornosti: 1) Zajímavé je křížení proudů na prostředním ostrůvku – procházející lidé (reprezentováni například modrou trasou) se přirozeně snaží vyhnout stojícím a čekajícím u zastávek (reprezentovaným červenou trasou), proto procházejí nástupiště vlastně po diagonále, v jejímž středu jsou ovšem umístěny dlouhé lavičky. 2) Přejech pro chodce, kterým prochází většina zachycených trajektorií. 3) Prostranství mezi nádražím a Benešovou, kde spletenec možných tras odkazuje k jeho nepřehlednosti.

Z rozhovorů vyplývá, že prostranství je využíváno především jako přestupní uzel. Další dostupné služby nejsou oceňovány, snad kromě pošty a do večera otevřené pekárny. Někteří lidé využili nonstop rychlá občerstvení. Přesto je i popis možných pohybů, dějů a prožitků, které toto místo poskytuje, velmi bohatý. Prostor je naplněn pohybem¹³⁾ a současně je i místem zastavení¹⁴⁾, jehož důvodem není jen čekání na spoj: mravenčení lidí, příjíždějících, odjíždějících, cestujících neznámo kam, je jednou z typických městských vizuálních atrakcí. Střetávání a následné vyjednávání mezi těmito dvěma stavy, napětí mezi bytím v pohybu a klidu vede ale také k nejrušnějšímu osobnímu prožívání místa: pojí se s ním slovesa jako *netroufat si, muset, bát se, stresovat se, kalkulovat, zvyknout si, být nasraný, dávat pozor, být zmatený, být obezřetný, mít obavy, bavit se (čím)*. Ukazuje se tedy, že vedle transportní funkce má nádraží a jeho okolí i potenciál zaujmout: Lidé se zastavují a pozorují dění tam, kde je to možné, tam, kde se něco děje. Pustina přitažlivá není [srovnej Gehl 2000].



Obr. 12: Cesty mezi bariérami

Závěr: Potenciál skrytý v problémovém prostoru

Je třeba upozornit na to, že zkoumaný vzorek populace nebyl v žádném případě reprezentativní a není tedy možno naše zjištění zobecnit. Rozsah výzkumu a zvolené techniky nemohou zaručit zjištění totožných výsledků při výběru odlišných komunikačních partnerů; neznamená to ale, že bychom rezignovali na jejich platnost – naopak víme, že pro zvolený vzorek dotazovaných je vysoká. Zkušenost těchto lidí přináší detailní pohled na zásadní problémy každodenního fungování daného prostoru. V závěru tedy můžeme shrnout jeho hlavní negativa, problémy, ale také potenciality:

Je to prostor protikladný – chaotický, ale dopravně funkční; špinavý, ale vizuálně pozoruhodný. Jako jeho největší problém se jeví naprostá nepřehlednost, která je v některých případech interpretována jako nebezpečí.¹⁵⁾ Lidé vždy oceňovali momenty, kdy se chaos změní v předvídatelný řád panující na jinak rušné městské ulici, nastolený příjez-

dy a odjezdy vlaků na nádraží či pravidelností nočních rozjezdů. I přes to, že jsou schopni nalézt viditelné orientační body (hodiny, elektronické informační tabule na zastávkách), pobyt zde chápou spíše jako nutné zlo. Většina z našich komunikačních partnerů, pokud je to možné, se místu raději vyhýbá.

Ve svých výpovědích se uživatelé a uživatelky prostoru shodují, že nejproblémovějším místem je přechod pro chodce s hodinami. Tato negativní percepce pravděpodobně vyplývá také z neshody mezi obecně sdílenou představou o funkci přechodu (místo, které umožňuje bezpečně překonat rušné silnice, koleje atp.) a zkušeností s konkrétním místem, která je diametrálně odlišná (je třeba dávat pozor na automobily a větší a hlučnější tramvaje, vyhýbat se chodcům mířícím na různé nástupní ostrůvky).

Na schématu trajektorií lze krom problémových míst vyčíst také potenciální klidová místa, která by mohla převzít některé funkce silně exponovaných zón a tím celý prostor rozředit

13) S pohybem v prostoru se v rozhovorech pojila např. slovesa: šupajdit si, spěchat, přeskakovat, běhat, zkracovat, chodit, porušovat předpisy, vrhat se, vyhýbat se, oťukávat, dotýkat se, krosnout, obcházet, vracet se, zakopnout, přišlápnout, spadnout, nastupovat, prolízat, valit, překonávat, zpomalovat, hodit hubu, projet, řídit se, potulovat, parkovat, manévrovat, bloudit, spěchat, bojovat ad.

14) Slovesa popisující statické jednání a činnosti: zevlovat, postávat, čučet, troubit, zvonit, rozdávat letáky, bránit, klábosit, spát, zamýšlet se, omlouvat se, slyšet, čekat, pomáhat, somrovať, kouřit, omezovat, oslovovat, obtěžovat, čúrat, schovávat se, shromažďovat, hlídat, chcát, potkávat se, rozčilovat se, bydlet, křičet, ležet, ohrožovat, mlátit, práť se, komunikovat, loučit se, smrdět, popíjet, hrát, povalovat se, smát se, prodávat, nadávat, krást ad.

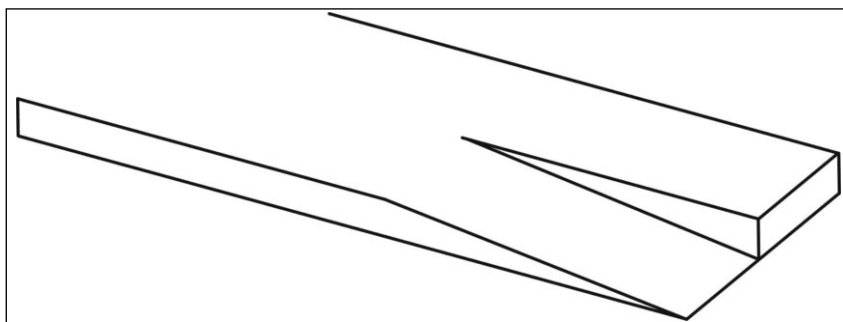
15) Martinem (25), který je omezen pohybem na vozíku, Helenou (29), když se proplétá s kočárkem, Jakubem (55), který má jen zbytky zraku a hůř se orientuje, ale i ostatními, kteří žádné specifické nároky nemají. Pocit strachu se pojí také s podchody.

a odlehčit – mohla by sloužit potkávání, občerstvení či čekání a konec konců i pozorování. Smysluplné se to zdá především v případě prostoru mezi hlavním vchodem a restaurací Secese, na který někteří respondenti upozorňovali; mimo jiné proto, že jsou zde pěkné vzrostlé stromy.

Z výše řečeného lze vyvodit některé závěry, jež by měly být brány v potaz při revitalizaci tohoto místa a které, ačkoli se vztahují k jednomu konkrétnímu městskému prostoru, mohou mít i obecnější platnost:

(1) Prostor je uživateli považován za příliš zahuštěný: vylepšení jeho percepce prospěje odstranění nebo rozvolnění některých fyzických bariér (např. lavičky umístěné uprostřed druhého tramvajového ostrůvku). Tomu by napomohly i některé relativně jednoduché zásahy, které by ulehčily situaci především uživatelům s nějakým typem omezení: opatřit zábradlím nebezpečný chodník u pošty a zvážit vyrovnání oblých hran chodníků před její budovou do pravých úhlů tak, aby zachovávaly jasnou orientační linii pro nevidomé či slabozraké chodce (hrana chodníku slouží jednak pro udržení směru při chůzi po něm, umožňuje ale také přejít silnici v bezpečném, tedy přímém a nejkratším kolmém směru). Snížit spodní tyče zábradlí tak, aby byly vhodné pro použití slepecké hole, upravit nájezdy na ostrůvky, aby byly použitelné pro vozičkáře i jako vodící linie pro nevidomé s holí. Zprůchodnit a zpřehlednit prostor lze i jednoduchým odstraněním některých bariér, jakými jsou reklamní cedule, tzv. áčka, zvláště tam, kde blokují vodící linie a tyto linie udržovat (především kontrastní pruhy). Za úvahu stojí i pokus o celkovou kultivaci užívání prostoru a přesunutí prodeje rychlého občerstvení do ruky z ulice do vnitřních prostor provozoven, čímž by byly odstraněny dočasné bariéry v podobě hroznů lidí čekajících na svou objednávku.

(2) Bylo by vhodné uvažovat o zvýšení počtu možností jak bezpečně přejít, ať už ze třetího tramvajového ostrůvku k nádraží nebo v prostoru křižovatky za vchody do podchodů. Stávající přechod by si zasloužil též pozornost:



Obr. 13: Návrh bezbariérového nájezdu se zachováním vodící linie

při umístění prvků jako jsou hodiny v jeho středu je třeba mít na paměti, že jako významná statická vertikála budou vždy přitahovat pozornost čekajících, kteří zde budou tvořit překážku.

(3) S překonáváním prostoru souvisí i otázky automobilové dopravy. Někteří z uživatelů ji považují za naprosto neadekvátní; v případě, že se zde pohybují jako řidiči osobních aut, popisují tento prostor jako velmi znerozňující a nepřehledný, zároveň připouštějí, že tímto prostorem projíždějí pouze v nejnútnejších situacích nebo omylem. Nabízí se zde možnost omezení provozu osobních automobilů, neboť současný stav není vhodný ani z hlediska chodců a v zásadě ani z hlediska řidičů, kteří chtějí dovést své blízké na hlavní nádraží – v takovém případě nemají kde zaparkovat.

(4) Pro mnoho z našich partnerů byla kladně hodnoceným referenčním bodem tramvajová nástupiště na zastávce Nové sady. Jedním z prvků, který zde považují za pozitivní, je výhled „do zeleně“ ať už jde o tramvajové kolejiště směrem k Rondu nebo zelený svah pod Petrovem. Bylo by tedy vhodné uvažovat o ozelenění prostoru před nádražím, ovšem takovou formou, která by nevytvářela další fyzické bariéry v prostoru (závěsné květináče místo přizemních atp.). KP také u zastávek na Nových sádkách oceňují, že od silnice nejsou odděleny zábradlím, jako je tomu před nádražím.

(5) Kontext prostoru – to, jak je funkčně napojen na další části města, jak s nimi koresponduje, je dalším významným bodem v jeho hodnocení. Příkladem může být ulice Nádražní směřující k Novým sádkám, která je

hodnocena jako „nudná“ a není proto často využívána. Přitom to, co je skryto za zdí podél ulice – nástupiště vlakových kolejí a ruch kolem nich, i staré železniční budovy a dnes prakticky nepostřehnutelný viadukt, jsou specifické vizuální atraktivity, které mohou odkazovat na v současnosti objevovanou industriální poetiku města.

(6) Prostorový kontext místa se ale projevuje i v jiných bodech: zejména lidé, kteří pravidelně využívají vlaková spojení (a to i spojení mezi jednotlivými městskými částmi), vnímají prostor nádražních nástupišť a tramvajových zastávek před nádražím jako jeden celek. Z vhodného propojení obou prostorů by tedy mohla profitovat celá oblast. Nádraží by se mohlo více otevřít městu, na druhou stranu by tramvajový uzel mohl být více propojen s nádražím a podtrhnout tak svou dopravní funkci.

Pro většinu lidí přijíždějících do města je nádraží a prostor před ním tím prvním a zpravidla silným dojmem, který získají, jak ukazují výpovědi našich KP o jejich zkušenostech z jiných (ať již tuzemských či zahraničních) měst a nádraží: *Když vyjdeš z toho nádraží a cítíš, že je tam příjemná atmosféra toho města, že tě to přitáhne k tomu městu, nebo si řekneš, tak, teď jsem tady, tady je to fajn nebo tady to vypadá zajímavě, to si asi moc neřekneš, když přijedeš na hlavák* (Daniel, 30). Jak ukazuje tato citace, je potenciál prostoru také v jeho schopnosti podpořit nebo oslabit *genius loci* širšího města, je významným bodem, kde si člověk řekne: „Tak, a jsem tady“. Je otázkou, co si má přijíždějící říci, když vyjde z budovy brněnského hlavního nádraží.

Použité zdroje:

- CRANG, M. „Rhythms of the city: Temporalised space and motion.“ In: MAY, J. – THRIFFT, N. *TimeSpace: geographies of temporality*. London: Routledge, 2011. s. 187–207.
- CRANG, M. „Time:Space.“ In: CLOKE, P. – JOHNSTON, R. *Spaces of geographical thought: Deconstructing human geography's binaries*. London: Sage, 2005. s. 199–220.
- GEERTZ, C. *Interpretace kultur*. Praha: SLON, 2000.
- GEHL, J. *Život mezi budovami: Užívání veřejných prostranství*. Brno: Nadace Partnerství, 2000.
- KUSENBACH, M. „Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool“. In: *Ethnography*, 2003, 4(3): 455–485.
- LEFEBVRE, H. – ELDEN, S. – MOORE, G. *Rhythmanalysis: space, time, and everyday life*. London: Continuum, 2004.
- LYNCH, K. *Obraz města/The Image of the City*. Praha: Bova Polygon, 2004.
- MULÍČEK, O. – OSMAN, R. – SEIDENGLANZ, D. Časoprostorové rytmy města – industriální a postindustriální Brno. In FERENČUHOVÁ, S. – GALČANOVÁ, L. – VACKOVÁ, B. (eds.). *Československé město včera a dnes: každodennost – reprezentace – výzkum*. Červený Kostelec, Brno: Nakladatelství Pavel Mervart, Masarykova univerzita, 2010. s. 195–220.

Mgr. Lucie Galčanová
Mgr. Barbora Vacková, Ph.D.
Institut pro výzkum reprodukce
a integrace společnosti, FSS MU

RNDr. Robert Osman
Geografický ústav, PřF MU

ENGLISH ABSTRACT

In Front of the Brno Railway Station: a Pedestrian's View of the Zone, by Lucie Galčanová, Robert Osman and Barbora Vacková

This contribution presents the results of an analysis focusing on the zone outside the main railway station in Brno. The analysis was carried out on behalf of the Municipality of Brno, supported by Hnutí Duha, a leading Czech NGO, and the Partnerství foundation. The objective of the assignment was to gather information that could be used for the improvement of this zone. In order to find out how this zone is perceived by users of the location, a combination of sociological and geographic methods of qualitative research was applied. Suggestions for the improvement of this public area arising from the analysis of material obtained from the data are briefly summarized at the end of the article.