

Univerzita Karlova v Praze

Fakulta humanitních studií



Bakalářská práce

# **Nádraží Praha - Vyšehrad v perspektivě urbánní antropologie**

Vojtěch Jakubec

Praha 2022

Univerzita Karlova v Praze

Fakulta humanitních studií

Studijní program Studium humanitní vzdělanosti

Bakalářská práce

Nádraží Praha – Vyšehrad v perspektivě urbánní antropologie

Vojtěch Jakubec

Vedoucí práce: Mgr. Hedvika Novotná, Ph.D.

## **Poděkování**

Touto cestou bych chtěl poděkovat všem, kteří mi byli nápomocní při psaní této práce. Mockrát děkuji vedoucí mé práce Mgr. Hedvice Novotné, Ph.D., především za její ochotu, trpělivost, laskavost a zpětnou vazbu. Děkuji samozřejmě i účastníkům výzkumu, mým informátorům, za to, že se na mém výzkumu byli ochotni podílet.

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci vypracoval samostatně, veškerou literaturu, prameny a jiné typy zdroj jsem řádně odcitoval.

## Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce z oboru urbánní antropologie se věnuje tématu a problematice tzv. „železničních brownfieldů“, jejich reflexi a příkládanými významy mezi místními rezidenty a obyvateli. Pro svoji práci jsem si jako příklad vybral již přes šedesát let nevyužívaný objekt nádraží Praha – Vyšehrad. Na problematiku nahlížím z teoretických pozic antropologie města, místa a prostoru, dotýkám se humanistické geografie, výkladů veřejného prostoru a přihlížím i ke konceptu kolektivní paměti. Ve výzkumu bakalářské práce užívám klasických metod sociální a kulturní antropologie, tedy etnografického výzkumu prostřednictvím rozhovorů a zúčastněného pozorování. Při vyjednávání a konstruování významů prostoru vyšehradského nádraží hrají důležitou roli dichotomie veřejného a soukromého prostoru nebo sociality a materiality. Kolektivní paměť se propisuje do liminálního a topofobického nahlížení informátorů na prostor.

## Abstract

The presented bachelor's thesis in the field of urban anthropology deals with the topic and issues of the so-called "railway brownfields", their reflection and the attached meanings among local residents and residents. For my work, I have chosen the Prague - Vyšehrad railway station, which has not been used for over sixty years, as an example. I look at the issue from the theoretical positions of anthropology of the city, place and space, I touch on humanistic geography, interpretations of public space and I also take into account the concept of collective memory. In the research of the bachelor's thesis I use classical methods of social and cultural anthropology, ie ethnographic research through interviews and participatory observation. Private dichotomies of public and space or sociality and materiality play an important role in the negotiation and construction of the Vyšehrad railway station. Collective memory is transcribed into the liminal and topophobic view of informants of space.

Klíčová slova: brownfield, etnografický výzkum, urbánní antropologie, krajina, prostor, kolektivní paměť, liminalita topofobie

Keywords: brownfield, ethnographic research, urban anthropology, landscape, space, collective memory, liminality, topophobia

## **1.0 Úvod**

## **2.0 Teoretické ukotvení**

- 2.1 Urbánní antropologie v lokální perspektivě
- 2.2 Místo, prostor, krajina, materiální a sociální
- 2.3 Veřejný prostor
  - 2.3.1 Problematika brownfields
- 2.4 Humanistická geografie
- 2.5 Kolektivní paměť

## **3.0 Metodologie**

- 3.1 Výzkumný problém a otázky
- 3.2 Etnografický přístup
- 3.3 Techniky tvorby dat
- 3.4 Výzkumný vzorek, informátoři
- 3.5 Metody analýzy a interpretace dat
- 3.6 Etika výzkumu

## **4.0 Analýza a interpretace**

- 4.1 Proces formování výzkumu
- 4.2 Představení zkoumaného terénu a vývoje kontextu
- 4.3 Výzkumníkův popis terénu - zúčastněné pozorování
- 4.4 Liminalita a topofobie vyšehradského nádraží
- 4.5 Krajina sociální a materiální
- 4.6 Veřejnost a neveřejnost prostoru
- 4.7 Kolektivní paměť informátorů

## **5.0 Závěr**

Literatura

Přílohy

## Úvod

Budova nádraží Praha – Vyšehrad a její nejbližší okolí je dlouhodobým železničním brownfieldem na území městské části Prahy 2. Jedná se jistě o jednu z nejohroženějších Národních kulturních památek na území hlavního města Prahy současné doby. V roce 1960 přestává secesní budova terminálu fungovat jako železniční zastávka a od té doby se nedaří najít její nové, efektivní využití. Po třiceti letech nevyužívání nenachází budova efektivní účel ani po roce 1989, kdy po rozdělení Českých drah na dvě nové firmy a následném odkupu soukromým investorem naopak začíná nepřehledný příběh majetkových vztahů a porušování zákona ze strany majitele. Kauza vyšehradského nádraží byla (a stále je) s pravidelnými pomlkami souvisejících s novými informacemi v posledních třiceti letech předmětem debat jak mezi odbornou nebo laickou veřejností, tak mediálních zpráv nebo diskuze v rovině politické, a to až na úrovni městské části Prahy 2 nebo celkově hlavního města Prahy. Tyto diskuze a debaty probíhaly jak z hlediska řešení majetkových a právních náležitostí, tak z hlediska možného nového využití do budoucna a případné role pro veřejnost. Dilem občanského a politického aktivismu kolem České pirátské strany na Praze 2 vznikla iniciativa „Zachráníme nádraží Vyšehrad“, její petici k záchraně historické budovy k červnu 2022 podepsalo 1010 petentů. I to byl jeden z dílčích důvodů a námětů, který mě přivedl k domněnce, že kauza a budova není místním lhostejná a že zde probíhají procesy konstruování významů mezi veřejností.

Budova nádraží v novodobé české historii figurovala v již několika rekonstrukčních plánech nebo vizích nového využití, žádný z těchto plánů se však z různých důvodů neuskutečnil. Krutou realitou je, že budova zejména kvůli nezájmu a neaktivitě soukromého majitele stále více chátrá a je v prakticky dezolátním stavu, který je dnes problémem nejen z hlediska výrazného poškození v roce 2000 vyhlášené Národní kulturní památky, ale také přímého ohrožení lidských životů a poškozování životního prostředí. Právě kvůli této historii a procesu si secesní budova nádraží Praha – Vyšehrad vysloužila nálepku jakéhosi neřešeného či neřešitelného problému.

Na bývalou nádražní budovu pohlížím optikou politické, společenské nebo historické kauzy, optikou environmentálního problému pro udržitelný rozvoj, ale především optikou fyzického prostoru, ke kterému nějakými způsoby přistupují místní rezidenti, uživatelé tohoto prostoru, dávají mu nějaké významy a nějakými způsoby ho také vyjednávají.

V odborné literatuře se o budovách nebo objektech podobného typu hovoří jako o tzv. „brownfieldech“, tedy o objektech, které pozbyly svého původního využití a nepodařilo se u nich najít využití nové. V rámci odborného dělení a podkategorií brownfieldů se jedná o brownfield „železniční“, který má s ohledem k dalšímu využití nemálo překážek a specifik. Vznik takových objektů je ovlivněn více faktory, v mnoha případech zcela konkrétními k danému místu, ale mezi těmi obecnějšími můžeme jmenovat změny technologie výroby či dopravy, které jsou spojeny s průmyslovou revolucí a industrializací.

Brownfieldy jsou v přímém rozporu s koncepcí udržitelného rozvoje, ke které se hlásí jak celá Evropská Unie, tak stát Česká republika nebo jeho dílčí regiony či města.

Mezi jinými definicemi si můžeme udržitelný rozvoj popsat například jako „takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby.“ Jedná se tak o aktuální problém nejen politický a společenský (ve smyslu přítomnosti i mezigenerační), ale také z hlediska environmentalismu a udržitelného rozvoje.

V předkládané práci jsem vycházel z teoretických východisek a ukotvení urbánní antropologie, tedy tematického podoboru sociální a kulturní antropologie. Objekt vyšehradského nádraží, prostředí mého výzkumu, jsem pojal jako prostor, do kterého vstupují různí, avšak zúčastnění aktéři, moji potenciální informátoři, kteří mu přiřkládají a vyjednávají jeho význam a roli. Do jaké míry se tyto jednotlivé reprezentace shodují, na základě čeho se vytvářejí a jestli tvoří nějaký systematický nebo naopak chaotický celek, je jedním z předmětů tohoto výzkumu. Mezi předem dané dílčí aspekty mého zájmu patří kategorie jako veřejný a soukromý prostor a z něj vyplývající zájem, kolektivní paměť a s ní spojené emoce a pocity, informovanost, bezpečnost a další, které se naskytnou v průběhu výzkumu.

Vzhledem k tomu, že se předmět mého zájmu vztahuje ke konkrétnímu místu, jsem si jako metodu zvolil etnografický výzkum a důraz jsem přiřkládal terénu a času stráveném v něm. Pro získávání dat jsem použil zejména zúčastněné pozorování, tedy důkladné zmapování terénu, jeho nejbližšího okolí a následného sledování dílčích událostí, a polostrukturované rozhovory, kdy jsem oslovoval informátory na ulici, při debatě otevíral jednotlivé tematické okruhy otázek a nahrával jejich způsoby odpovídání.

## 2.0 Teoretické ukotvení

### 2.1 Urbánní antropologie v lokální perspektivě

*„Počátky české urbánní antropologie sahají do první poloviny devadesátých let 20. století. První projekty navazovaly na etnografii dělnictva a na výzkum malých měst. Termín etnografie byl zvolen po vzoru sovětské vědy a jako hlavní předmět jejího zájmu bylo pokládáno studium obecného a zvláštního způsobu života národů a jejich kultury. Etnografie byla vnímána a prezentována jako historická věda. Sovětský akademik J. V. Bromlej ji charakterizoval jako analogii sociokulturní antropologie v anglicky mluvících zemích, tedy jako synonymum k etnologii.“ (Hroch et al. 2012)*

V druhé polovině devadesátých let se česká antropologie města rozšiřuje o další témata svého bádání. Město začíná figurovat coby prostor, ve kterém se hledají fungující společenské vazby. Antropologie se pak zaměřuje na analýzy prožívání města konkrétními lidmi, tedy tím způsobem, jakým přistupuji k tomuto výzkumu. Jedná se o obrat zájmu od kolektivního k individuálnímu osudu, domněle jedinečnému. (Hroch et al. 2012) I já bádám jako antropolog provádějící výzkum v malém měřítku, zaměřuji se na život jednotlivce v městském kontextu a oproti velkým komparacím se věnuji biografickým antropologickým metodám. (Gmelch 2010) Město se oproti vesnici vyznačuje vyšším počtem obyvatel, jinou, pestřejší a heterogennější sociální skladbou a z ní vyplývající komplexností sociálních vztahů. (Soukup 2011) Do centra pozornosti badatelů se nově dostává symbolika spojená s městem, strukturovaná a kolektivní paměť obyvatel (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009) a její role při vytváření městských identit. Pozornost je nově věnována místům setkávání jako jsou například náměstí, náplavky, kavárny nebo parky. V tomto smyslu je příklad vyšehradského nádraží specifický a v určitém rozporu, kdy objekt nese známky vágního terénu, vnitřní periferie a místem mezi místy, tak jak o něm pojednává Radan Haluzík, ale na druhou stranu je přímou součástí veřejného prostoru a života obyvatel, kterému se ve svém výzkumu věnuji. (Haluzík 2020) Urbánní antropologové vstupují do kontaktu a věnují se kvalitě městského prostředí, veřejnému prostranství nebo bydlení především z pohledu jednotlivých obyvatel. (Gmelch 2010) Vycházím ale i z postmoderní antropologie, zejména během zúčastněného pozorování, která nabízí jiné pojetí, kdy badatelé a výzkumníci procházejí městem a popisují své subjektivní dojmy ze zažívání městského prostoru. (Gibas a Pauknerová 2009) Ve své práci dávám důraz na klasický etnografický terénní výzkum ve smyslu opakovaného pobytu v lokalitě, využívám metody polostrukturovaných rozhovorů a vedení terénních deníků. (Hroch et al. 2012)

V souvislosti s velkými společenskými procesy jako jsou ekonomická integrace, globalizace nebo industrializace antropologové provádí komplexní výzkum systému měst včetně jejich vazeb, v případě tohoto výzkumu na menší a lokální území. Při použití diferenciací výzkumných zájmů antropologa Roberta Kempera bych svůj výzkum označil jako antropologii ve městě (Gmelch 2010) a sebe jako antropologického výzkumníka, který se zabývá městským životem a jeho vlivem na lidské chování v lokální a regionální perspektivě. Během výzkumu se ukázalo, že je nutné klást důraz i na z toho vyvstávající



sociokulturní a politickou entitu. (Gmelch 2010) Předkládaná práce se věnuje dnes už téměř klasickému antropologickému tématu využití městského prostoru, avšak velmi specifickému případu „železničního brownfieldu“, který zároveň zasahuje do veřejného prostoru. (Soukup 2011)

## 2.2 Místo, prostor, krajina, materiální a sociální

Jeden z podborů sociální a kulturní antropologie, antropologie místa a prostoru, se začíná rozvíjet na přelomu 80. a 90. let 20. století. (Soukup 2011) V této době se celkově ve společenských vědách zvedá zájem o prostor coby studijní zájem. Mezi hlavní důvody patří patrně i to, že do té doby bylo místo a jeho význam pro antropology samozřejmé. (Krišťuf et al. 2015) Antropologové nově začínají vnímat složitost míst a uvažují o tom, jak různí aktéři utváří, zpochybňují a ukotvují svoji zkušenost do míst, což vnímám při reflexi specifičnosti mého terénu jako důležité. Vyšehradské nádraží, svůj výzkumný terén, jsem uchopil z teoretických pozic antropologie místa, prostoru, krajiny a jako vyjednávání materiálního a sociálního. „Protože vyvstává z pomezí historie a politiky, sociální vztahů a kulturních porozumění, představuje krajina pro antropologii velmi produktivní koncept, který navíc nutí k překonávání disciplinárních hranic například s geografii, ale i kulturními studii či sociální ekologií.“ (Bender 2002)

O tom hovoří i Petr Gibas s Karolínou Pauknerovou, kteří zdůrazňují krajinu jako koncept vyvstávající mezi materiálním a sociálním. „Krajina vzniká a ustavuje se z toho, jak lidé prožívají okolní svět a jak mu rozumí... Krajina je tedy pro antropology krajinou vyjednanou a vyjednávanou, kulturně a sociálně tvarovanou. Krajina je materiální, stejně jako imaginární, symbolická, politická a zažitá.“ (Gibas a Pauknerová 2009) Střetávání různých rovin v konceptu krajiny zdůrazňuje i antropolog Eric Hirsch, který zmiňuje sociální, kulturní, historickou a v neposlední řadě prostorově formovanou, materiální, konkretizovanou lidskou zkušenost v konkrétních místech. Hirsch tedy definuje krajinu jako nestálo, jako proces, který antropologové odhalují, popisují a zpřítomňují. Jakým způsobem je však příklad krajiny a prostoru vyšehradského nádraží opravdu nestálý, či jakým směrem se tento proces vyjednávání vyvíjí, je jednou z dílčích otázek výzkumu. (O’Hanlon a Hirsch 1995) Studium antropologie krajiny a můj výzkum se věnuje a snaží se identifikovat všechny z těchto uvedených rovin prolnutých informátory do konkrétního místa a prostoru, tedy budovy vyšehradského nádraží a jeho nejbližšího okolí. (Rodman 1992) Podstatné je i teoretické východisko, které nabízí francouzský etnolog Marc Augé, který mezi novými zájmy antropologického zkoumání vidí právě „městské problémy“, které souvisí s promítáním lidských představ. (Augé et al. 1999) Sociokulturní antropologie tedy postupem času dochází k chápání krajiny jako konceptu, který je mnohem více než pouhé materiální prostředí, což se ukázalo i v průběhu mého výzkumu. Materiální prostředí však není irelevantní, naopak, je s ostatními rovinami úzce provázáno a spojeno. (Krišťuf et al. 2015)

Francouzský sociolog Michel De Certeau nabízí rozlišení mezi místem a prostorem pohledem dichotomie materiální a nemateriální. Touto optikou je pak pro něj místo materiální ve smyslu fyzickém, jeho stabilní pozicí. Prostor pro něj má více rovin, uvažuje o něm časově, směrově, ale také jako o důsledku činnosti a aktivity. De Certeau uvádí příklad místa, tedy ulice, která se mění v prostor tím, že po ní chodí lidé, kteří prostor užívají. (De Certeau a Rendall 1988) Jak a zda informátoři nahlíží na vyšehradské nádraží jako na místo či jako na prostor ve smyslu představeného rozlišení, ukážou jejich výpovědi.

## 2.3 Veřejný prostor

V případě vyšehradského nádraží považuji za vhodné a adekvátní vnést i rovinu vyjednávání veřejného a soukromého prostoru. Chápání veřejného a soukromého prostoru se pojí s každodenním životem, jednáním a vyjednáváním v očích informátorů. Sociolog Pavel Pospěch hovoří o veřejném prostoru ve spojení s interpretativním přístupem: „*Veřejný prostor chápeme coby komplexní a strukturovaný proces, který je utvářen procesy vnitřní a vnější regulace, každodenním záměrným či nezáměrným jednáním jednotlivých aktérů a jejich nekončícím výkladem o významu prostoru. Interpretativní přístup na veřejný prostor nahlíží jako na soubor sdílených reprezentací a významů, které se neustále mění v procesech sociální interakce.*“ (Pospěch 2013) Důležitost se tedy přisuzuje nejen sociální a významové složce vzájemného spoluutváření, ale jde i o přímou provázanost se složkou materiální. Ve studiu společenských věd ukázaly důležitost veřejného prostoru i vlivné práce sociologa Ervinga Goffmana, který vnímá veřejně přístupná prostranství města jako scénu oproti zákulisí prostoru soukromého. (Goffman a McGrathová 1999) Do jaké míry vnímají informátoři prostor vyšehradského nádraží jako veřejný a do jaké míry jako soukromý a jakým způsobem toto vyjednávání probíhá, je další z dílčích cílů mého výzkumu.

Veřejný prostor v intencích této práce lze chápat jako prostor, který je utvářen sociální interakcí a reprodukcí kulturních hodnot (Matějů 2013). Veřejná prostranství a prostory pak chápu i jako odraz společnosti, hovořit můžeme o různých typech funkcí jako jsou cesty, služby, odpočinek, setkávání a zábava. „*Nejsou-li vytvořena kvalitní veřejná prostranství, nedochází k promíchání skupin jednotlivců tak, aby pestrost a rozmanitost působila kladně na život místního společenství. Nekvalitně strukturovaná veřejná prostranství se naopak stávají bojištěm mezi lidmi.*“ (Šilhánková 2003) Veřejná prostranství jsou tedy nepostradatelnou součástí kultury a společnosti, neboť plní řadu zmíněných, důležitých, funkcí. Jejich význam spočívá tedy nejen v tom, že přispívají k obrazu světa a města jako celku, ale právě i jedince a zároveň tento obraz podmiňují. (Krykorková 2008) Americko-čínský geograf Yi-Fu Tuan pak zmiňuje i pojem „genius loci“, který je spojen zejména s místy, které mají svoji historii a tradici, což budova nádraží ze začátku minulého století a prostor nádraží využívaný k tomuto účelu ještě před touto dobou, patrně splňují. (Tuan 1979)

### 2.3.1 Problematika brownfields

Již několikrát jsem zmínil, že ke svému terénu přistupuji jako specifickému. Oproti jiným terénům jako jsou náměstí, parky či náplavky, které se zdají být jako přirozené součásti urbanizovaného městského prostředí, je můj terén atypický. Atypický nejen v tom smyslu, že zde dochází k odlišným způsobům setkávání lidí, každodenní účasti, participace, jednání a z toho vyplývajících sdílených reprezentací a významů. Ale také v tom smyslu, že jde o brownfield, jakýsi nechtěný prvek, který je však v tomto případě přímou součástí veřejného prostoru a života informátorů. Vnímám, že v sociální a kulturní antropologii, potažmo celkově ve společenských vědách, se prostory a problematiky tohoto typu teprve začínají stávat předmětem výzkumů a právě proto chci zdůraznit, že nejde o vyloženě klasický příklad terénu, který by se v tématech klasifikačních prací objevoval v nepřeborném množství. I kvůli tomu všemu považuji za důležité koncept „brownfields“ představit a přiblížit čtenáři jeho jinakosti.

Koncept brownfieldu vychází a dotýká se nejen urbanismu, potažmo městského plánování, ale svým významem přímo souvisí i s environmentalismem a koncepcí udržitelného rozvoje. (Ritschelová 2006) V České republice neexistuje sjednocený překlad, budu se tedy držet anglického pojmu „brownfield“. Český jazyk a české prostředí pracuje s různými ekvivalenty a definicemi jako například „narušené pozemky“, „deprimující zóny“, „hnědá pole“ nebo „nemovitosti a objekty, které nejsou dostatečně a efektivně využívány“. V důsledku všechny termíny označují staré, nevyužívané nebo ekonomicky nedostatečně efektivně využívané průmyslové či logistické zóny a objekty, obvykle v blízkosti sídelních útvarů. Zpravidla jde o zařízení, která ztrácejí nebo již ztratily svůj původní účel a využití. Z materiality však vyvstává sociální rovina. Mezi další charakteristické rysy brownfieldů totiž nepatří jen zdevastovanost budov, ale také složité majetkoprávní vztahy, skládky odpadů a z toho všeho plynoucí ekologická zátěž způsobena mnohdy toxickými látkami, které kontaminovaly půdu a okolí. Jedná se tedy o přímé riziko jak pro člověka, tak pro životní prostředí. Brownfieldy jsou překážkou k dalšímu rozvoji měst a jejich čtvrtí a částí z hlediska urbanismu, ale i udržitelnosti. (Kadeřábková a Piecha 2009)

Brownfieldy obvykle vznikají zejména důležitou změnou fungování objektu a velmi často jsou spojeny s velkou technologickou inovací. (Kuráž 2011) Podle možných rozdělení a typologie brownfieldů může jít například o ukončení průmyslové činnosti, zemědělské výroby, zrušení armádních složek nebo jako v případě této práce, změnou a výkyvem dopravní infrastruktury. (Kadeřábková a Piecha 2009) Z hlediska typologie vzniku je vyšehradské nádraží tzv. „železničním brownfieldem“ ve vnitřní zóně města. Aktuální je v tomto případě i charakteristika, že jde o budovu či objekt, na jehož odkoupení neměla samospráva dostatek financí.

Typologie železničních brownfieldů v českém prostředí znamená v drtivé většině případů nevyužívané objekty Českých drah či Správy železniční dopravní cesty. Problém je spojen s více skutečnostmi, které souvisí s dobovými společenskými a politickými okolnostmi. Majetek Českých drah nebo Správy železniční dopravní cesty nebyl nikdy kompletně zinventarizován a ohodnocen. (Kuráž 2011) Kvůli nedostatku financí není celá

řada objektů dlouhodobě udržována, budovy se nachází v katastrofálním, v příkladu této práce i života ohrožujícím stavu. Z hlediska rozdělení ekonomické atraktivity a potenciálu brownfieldu by se jednalo o ekonomicky životaschopný brownfield v atraktivní lokalitě, který přitahuje soukromý kapitál, který se však postupem času a doby dostal minimálně do kategorie částečně návratného, kde je vzhledem k okolnostem a zkušenostem patrně výrazná podpora veřejného sektoru. (Kadeřábková a Piecha 2009)

Při přemýšlení a hledání způsobů obnovy, regenerace či revitalizace brownfieldů v literatuře docházím ke konstatování, že ani nabídnuté možnosti rozdělení jejich typů není dostačující ve smyslu pochopení jejich vzájemné odlišnosti a konkrétnosti z hlediska dalšího využití. Přesto, že se bavíme o jakési podskupině brownfieldů, mějme na vědomí, že každý z těchto brownfieldů je specifický. Tato specifičnost může vyházet z mnoha faktorů. Mezi ty nejdůležitější ale patří, že jejich konstrukce bývají zpravidla liniové a budovy jsou určené mnohdy pro speciální účely. Potenciál jejich nového využití je tedy velmi různý. „Patří mezi ně nejasné majetkové vztahy po rozdělení státní organizace České dráhy, velká rozmanitost a specifičnost těchto oblastí jako liniové stavby, nádražní budovy, terminály nebo rampy.“ (Kuráž 2011) Na příkladu vyšehradského nádraží se zdá být například vysoký potenciál nového využití historické budovy starého nádražního terminálu, to však nemusí platit u dalších objektů a prostorů, které k areálu nádraží patří ať už symbolicky nebo právně.

Obecně tedy platí, že pro úspěch regenerace brownfieldu záleží na materiálních a fyzických faktorech jako jsou poloha, lokalita, hledisko zátěže životního prostředí, potenciál budoucího využití nebo stav infrastruktury, ale také sociální rovina majetkových vztahů, ekonomické faktory jako návratnost investice, zdroje financování, pokrytí nákladů a v našem případě také vztah obce, samosprávy a občanů (Kuráž) Jak již bylo naznačeno, řešení problematiky brownfieldů je mezioborově provázané, což znamená řešení do velké míry politické, minimálně na regionální úrovni, která u vyšehradského nádraží překračuje do úrovně městské. Pokud se ale budeme držet teorie udržitelného rozvoje, musí být řešení problematiky brownfieldů mezi prioritami nejen města, ale i na státní úrovni. (Kadeřábková a Piecha 2009)

Na vládní úrovni se jako jedny z posledních dokumentů a strategií věnují konceptu udržitelného rozvoje a tedy i řešení problematiky brownfieldů tzv. „Strategický rámec České republiky 2030“, publikovaný v roce 2017. Ten je přímo navázaný na Agendu 30, strategický plán Organizace spojených národů, ke kterému se zavázaly všechny členské státy. Píše se v něm mimo jiné o „hledání rovnováhy mezi třemi pilíři udržitelného rozvoje prostřednictvím strategického plánování a řízení. Výsledkem by měly být provázané politiky pro udržitelný rozvoj, které komunikují s celou společností, vycházejí z věcného rozdělení rozhodovací moci a je možné je realizovat na příslušných organizačních, pokud možno co nejnižších úrovních.“<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www.cr2030.cz/strategie/>

## 2.4 Humanistická geografie

Jak bylo pojednáno v předchozích kapitolách, krajina a prostor má mnohem více rovin než materiální, můžeme hovořit minimálně o neustálém vyjednávání a podmiňování materiálního a sociálního. Škála je však ve skutečnosti ještě pestřejší. (Gibas a Pauknerová 2009) Humanistická geografie na tyto koncepty navazuje v tom smyslu, že do prostorové vědy vnáší koncept člověka, jako stěžejního konstruktéra a aktivní prvek chápání prostoru. Jak ostatně vyplývá už z názvu tohoto oboru, který zavedl geograf Yi-Fu Tuan, který říká, že geograf nemůže porozumět procesům, které utvářejí prostředí, aniž by se nevěnoval významům, které jim lidé přisuzují. Nelze vynechat ani hodnoty a cíle, které motivují jednání při vytváření míst a krajin. (Tuan 1990) Prostorové vědy totiž obecně přepokládají existenci racionálně jednajících jedinců. Jejichž chování se zakládá na kompletních informacích a odehrává se v prostoru, jehož proměnnou je vzdálenost. (Cloke, Philo, a Sadler 1991) Takové pojetí je však v kontextu vnímání prostoru sociální a kulturní antropologie utopické a odlidštěné. Cílem humanistických geografů, zdůrazňujících aspekt lidského faktoru, bylo vrátit do centra pozornosti lidské bytosti v jejich komplexnosti, jako bytosti, jejichž jednání nemusí být vždy racionální, ale je spíše výsledkem více faktorů, objektivních i subjektivních. (Toušek, Kunc, a Vystoupil 2008) Jak říká geograf Václav Toušek, klíčové termíny humanistické geografie jako význam, představitivost a zkušenost přímo či nepřímo navazují právě na teoretické koncepty krajiny, prostoru a možného náhledu urbánní antropologie. (Toušek, Kunc, a Vystoupil 2008)

Humanistická geografie vychází z přesvědčení, že lidské chování a rozhodování v prostoru samotná místa utváří. Takové chování a rozhodování vychází ze zkušeností, hodnotových postojů nebo představ, na které se ve výzkumu zaměřují. „*Význam je vytvářen lidmi, kteří místa užívají a přetvářejí. O místech, regionech či krajině tu tak nehovoříme jako o prostorových kategoriích uspořádání objektů, ale jako o procesech, jimiž lidé z neohraničeného prostoru vytvářejí smysluplné světy... lidské bytosti jsou subjekty prostředí vnímající, interpretující a přetvářející.*“ (Toušek, Kunc, a Vystoupil 2008) Studiu vnímání prostoru a místa přistupují prostřednictvím rozlišení Yi-Fu Tuana na topofilii, tedy pozitivním vztahu k místu a na topofobii, která je naopak negativně utvářeným vztahem. (Tuan 1990) Tyto vztahy se utváří každodenním kontaktem s prostorem a místem, s důrazem na jejich subjektivitu můžeme hovořit o tzv. „sense of place“, v jednom z možných překladů jako o významu místa a prostoru. (Tuan 1979)

V procesu výzkumu nakonec nesmíme nezapomínat ani na reflexi výzkumníka. Neuznáváme tedy jen lidskost lidí, které výzkumník studuje, ale také sebe samotného, svoji subjektivitu, která se propisuje nejen do přístupu, ale také do výsledků výzkumu. (Buttimer 1976)

## 2.5 Kolektivní paměť

Francouzský filosof a sociolog Maurice Halbwachs vnáší do sociálních věd koncept kolektivní, někdy také nazývané historické či sociální paměti. S konceptem historické paměti nejčastěji pracuje sociologie, sociální a kulturní antropologie nebo orální historie. Vzpomínky jednotlivce přináležejí k různým typům sociálních skupin a prostředí, ať už v případě rodiny, povolání, koníčků nebo jako v případě tohoto výzkumu lidí, místních rezidentů a občanů, kteří se pravidelně vyskytují v prostoru vyšehradského nádraží. *„Vzpomínání posiluje skutečnost, že stejnou zkušenost znovu zakouší nikoli stejný člověk, ale více lidí najednou. Nikdy nejsme sami, vždy v sobě a s sebou neseme určitý počet různých lidí, a není proto bezpodmínečně nutné, abychom u vzpomínání byli fyzicky přítomní jako samostatné osoby.“* (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009)

Formování a přináležení k těmto různým skupinám podmiňuje stejné uvažování o různých souvislostech. To je způsob, který tvoří jakýsi pomyslný tmel těchto skupin. Jednotlivec má vsugerovaný návyk, kterým rekonstruuje vzpomínky *„na základě sdílených informací a myšlenek, které vycházejí zároveň v naší mysli a v myslích ostatních, protože mezi nimi opakovaně přecházejí. Toho lze dosáhnout jen tehdy, pokud jsme dlouhodobě součástí stejného společenství.“* (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009) Takový předpoklad by měl naplňovat mnou zvolený výzkumný vzorek, nevycházím z důrazu na to, aby se moji informátoři znali a vzájemně ovlivňovali a formovali své myšlenky, ale spíše z důrazu na to, že zažívají, konstruují a vyjednávají stejný prostor, který má navíc dlouhodobě stejný mediální narativ ve smyslu problematiky kauzy.

Maurice Halbwachs nebo Pierre Nora vycházejí z přesvědčení, že vzpomínáme pod podmínkou, že zohledňujeme pohled alespoň jedné (ale i více) skupiny a stejně tak přináležejíme do proudu či proudů kolektivního myšlení. Přirozeně se pak na povrch dostávají vzpomínky na zkušenosti s vyšším počtem svědků, informátorů. Naopak vzpomínky spojené s malým počtem členů ustupují do pozadí. Jednotlivé skupiny zároveň během procesu konstruování vzpomínek vstupují mezi sebe a vzájemně se mohou ovlivňovat. *„Logika vnímání uplatněná v dané skupině pomáhá pochopit a sladit všechny pojmy a dojmy přicházející ke skupině zvnějšku, geografie, topografie a fyzická rovina pak představuje řád závadějící reprezentace do prostoru.“* (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009)

Kolektivní paměť v Halbwachsově pojetí, tvořena a konstruována pamětí jednotlivců, nabývá své relevantnosti opíráním se o určitý soubor lidí, kteří vzpomínají a vzájemně tvoří skupinu. Rozpoznatelnost a pojmenovávání těchto skupin je pak jednodušší, když k nim přináležejí více informátorů. *„Bez problému můžeme připustit, že každá individuální paměť představuje způsob vidění kolektivní paměti a že tento způsob se mění v závislosti na místě, které zaujímáme, a zároveň, že toto místo se mění podle vztahů, které udržují s ostatními prostředími.“* (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009) V rovině této práce se soustředím hlavně na vzpomínky, které jsou distribuovány uvnitř společnosti.

## 3.0 Metodologie

### 3.1 Výzkumný problém a otázky

Jako výzkumný problém jsem si stanovil konstruování významů a způsoby chápání místních obyvatel ve vztahu k dlouhodobé kauze budovy vyšehradského nádraží a prostoru jejího nejbližšího okolí.

Jako výzkumné otázky a cíle jsem podle tohoto přístupu stanovil:

1. Jakým způsobem místní obyvatelé konstruují a vyjednávají svůj vztah k vyšehradskému nádraží?
2. Jak místní obyvatelé nahlíží na sociální a materiální roviny problémů spojených s budovou a kauzou?
3. Jaké faktory vedou k vytváření názorových a pocitových náhledů informátorů?
4. Jakým způsobem je vyjednávána dichotomie mezi veřejným a soukromým prostorem?
5. Identifikace východisek, které vedou ke způsobům konstruování viny v očích informátorů.
6. Identifikace přidružených témat, která jsou s kauzou budovy vyšehradského nádraží spojována v narativech.

### 3.2 Etnografie

Jako design svého výzkumu jsem zvolil etnografický výzkum, který je distinktivní metodou sociokulturní antropologie. (Soukupová 2013) Výzkum je založen na pobytu v terénu a „zakoušení povahy studovaného prostředí“. Jak už bylo nastíněno zvoleným teoretickým ukotvením a tématem, pro svůj výzkum jsem zvolil kvalitativní strategii výzkumu. Ve výzkumu jsem se totiž snažil porozumět zejména „jednání aktérů, informátorů, jak lidé hovoří, rozumějí a prožívají“ prostor vyšehradského nádraží. Mou snahou bylo zjistit, „jak jsou významy i praxe ovlivňovány sociálním i materiálním prostředím a naopak, jak zpětně toto prostředí zpětně ovlivňují, vytvářejí.“ (Novotná, Špaček, a Šťovíčková-Jantulová 2019)

Při svém výzkumu jsem dbal jak na idiografický přístup, tedy na identifikování řady drobných detailů, variací sledovaného fenoménu a celkově růzností, tak na induktivní přístup, při kterém se klade důraz na data získaná při výzkumu nebo na interaktivní přístup, kdy při tvorbě vzorku, dat a jejich následné analýze reflektují proces celého výzkumu.

Klíčová je pro tento výzkum i emická perspektiva, nehledám univerzální pravdu, ale zajímá mě, jak danému fenoménu, prostoru rozumí sami informátoři. Výzkum je situovaný, probíhá v konkrétním prostředí okolí vyšehradského nádraží s konkrétními aktéry a konkrétním výzkumníkem.



### 3.3 Techniky tvorby dat

Etnografický výzkum měl dvě fáze. Ne ve smyslu, že by jedna část navazovala na druhou, ale v tom smyslu, že se jednalo o jiný způsob získávání dat. Z hlediska časového a procesního se obě fáze v průběhu výzkumu prolínaly, vzájemně ovlivňovaly a definovaly. Oněmi fázemi mám na mysli zúčastněné pozorování v terénu a rozhovory s informátory. Mezi užitými metodami pro sběr dat patří tedy zejména zúčastněné pozorování, psaní terénního deníku a polostrukturované rozhovory. Zúčastněným pozorováním a zapisováním svých poznatků během pravidelných procházek v různých dnech a časech jsem nejdříve důkladně zmapoval terén a vyhodnotil jednak to, které konkrétní místo bude pro dotazování informátorů nejvhodnější, zároveň jsem se však soustředil na dílčí témata a fenomény, které nemusí být patrné na první pohled, ale je nutné jim věnovat čas. Mnou vyhodnocené fenomény jako relevantní jsem následně zařazoval do možných tematických okruhů rozhovorů. Jako nejvhodnější místo se ukázala ulice Svobodova, konkrétně prostor před budovou nádraží Vyšehrad, na chodníku na severní straně, kde lidé přicházejí do přímého kontraktu s budovou. Další místa s charakterem veřejných prostranství v blízkém okolí jsem vyhodnotil jako nedostatečně vztahující se k budově a prostoru.

### 3.4 Výzkumný vzorek, informátoři

Povaha výzkumného vzorku je heterogenní v tom smyslu, že při oslovování informátorů primárně nerozlišuji v genderu, věku, sociální třídě nebo například vzdělání. Jde o takový vzorek, do něhož jsou informátoři zařazeni pouze na základě svého vztahu ke zkoumanému tématu či jedné klíčové charakteristiky. Pokud se však při analýze některá ze zmíněných sociodemografických charakteristik vyjeví jako klíčová nebo signifikantní, budu ji zohledňovat, což znamená, že se na základní z nich budu i ptát. Zkoumaným tématem je tedy v případě tohoto výzkumu budova nádraží Vyšehrad a její nejbližší okolí, klíčovou charakteristikou informátorů a jistým homogenním smyslem vzorku je pak to, že se v době výzkumu v této oblasti z různých důvodů vyskytovali. Oslovenými informátory jsou náhodní kolemjdoucí, až v průběhu rozhovorů zjišťuji, jestli jde o rezidenty, zaměstnance podniků nebo celkově lidi, kteří jsou s místem spojeni už z podstaty lokality jejich bydliště, zaměstnání či jiného důvodu. Aby pro mě byl rozhovor vypovídající a plodný, postupem času jsem zjistil, že je nutné diskutovat alespoň patnáct, někdy až třicet minut. V průběhu tohoto času totiž nedojde jen na mé dotazy a okruhy, ale především na vlastní a autentické výpovědi informátorů. V průběhu oslovování lidí, náhodných kolemjdoucích na ulici, jsem se dostal do kontaktu s přibližně s padesáti potenciálními informátory. Z nich mi postupně vyvstávali ti, kteří nejvíce odpovídali mým základně daným kritériím, tedy zejména tomu, že jsou s danou lokalitou a prostorem nějakým způsobem spojeni (bydlí tu, pracují tu či se tu z jakéhokoliv jiného důvodu pravidelně vyskytují) a taky tím, že se se mnou budou chtít bavit a podílet se na výzkumu. Do mého výzkumu se nakonec zapojilo dvanáct informátorů, kteří plně splnili výše zmíněná kritéria.

### 3.5 Metody analýzy a interpretace dat

Pro interpretaci a analýzu dat jsem použil metodu segmentace a kódování, kdy jsem v přepsaných polostrukturovaných rozhovorech v textové formě, tzv. transkriptech, označoval signifikantní a relevantní témata, dle kterých jsem následně tvořil kódy,

segmenty a z nich vyplývající kategorie, které jsem pak zobrazil do vizuální mapy a na základě sesbíraných výpovědí a mých poznámek mezi nimi interpretoval vztahy, které se vzájemně ovlivňují, podmiňují nebo spolu souvisejí. Při tvorbě vizuální mapy mi pomohl program ATLAS.ti<sup>2</sup>. Právě vizuální mapa mi nejvíce pomohla a nasměrovala mě v interpretaci důležitých vztahů, které hrají roli při konstruování vztahu a významu k budově a kauze vyšehradského nádraží.

### 3.6 Etika výzkumu

Etický rozměr jsem během psaní předkládané práce důkladně zvažoval. Promýšlel jsem všechny možné důsledky, které by mohly mít výstupy mé práce a došel jsem k následujícím závěrům a opatřením. Stěžejní částí je etnografický výzkum a s ním spojené polostrukturované rozhovory s informátory. Nejprve tedy pohovořím o této rovině. Primárně jsem se soustředil na tři hlavní aspekty etického přístupu ke svým informátorům. Tím prvním bylo respektování jejich soukromí a jejich autonomie. (Novotná, Špaček, a Šťovíčková-Jantulová 2019) Každému z informátorů jsem před začátkem rozhovoru představil sebe, univerzitu a fakultu, na které studuji, předmět své bakalářské práce, účel svého výzkumu, jejich roli v něm a vysvětlil dílčí důvody, proč bych stál o jejich výpovědi. Zároveň jsem vždy požádal o jejich informovaný souhlas ústní formou. Ke svým informátorům jsem přistupoval s maximálním respektem a vděčností, že se na mém výzkumu chtějí podílet. Žádné z citlivých údajů jako jsou věk nebo základní informace o jejich vztahu k terénu jsem od informátorů nijak nevymáhal, informátoři mi je sdělili zcela dobrovolně a údaje sloužily čistě pro výzkumné účely, dokreslení kontextu a kvalitnější interpretaci dat. Ačkoliv mě žádný z informátorů o anonymizování získaných dat nepožádal, snažil jsem se tomu učinit v maximální možné míře, uvedená jména informátorů jsou čistě náhodná. Nemohl jsem si však dovolit anonymizovat geografické údaje nebo snad terén mého výzkumu. Práce se věnuje vnímání a konstruování významů na příkladu konkrétního prostoru a v anonymizované formě by postrádala svůj význam. Snažil jsem se také v maximální možné míře využívat i neinvazivních přístupů a získávat data z již existujících zdrojů. V další rovině jsem se snažil zvolenou povahou rozhovorů zamezit i jakémukoliv zneužití mých výstupů, získaná data jsem nevyhodnotil jako nijak citlivá. V poslední rovině jsem se řídil pravidlem „nepoškodit a nezranit“ ty, které zkoumáme. (Novotná, Špaček, a Šťovíčková-Jantulová 2019) A to ať už v průběhu výzkumu nebo po zveřejnění jeho výsledků. Vztah mezi mnou coby výzkumníkem a mým informátorem byl vždy rovnoprávný, nijak jsem nezpochybňoval ani nerozporoval jejich způsoby výpovědí. Svůj etický přístup jsem zohlednil také ve vztahu k akademické obci, důsledně jsem citoval a odkazoval na všechnu použitou literaturu. Řídil jsem se etickými směrnicemi České asociace pro sociální antropologii (CASA)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> <https://atlasti.com/>

<sup>3</sup> <http://www.casaonline.cz/>

## 4.0 Analýza a interpretace dat

### 4.1 Proces formování výzkumu

Výzkum bakalářské práce probíhal v období dubna a května roku 2022 v ulici Svobodova, na katastrálním území městské části Praha 2 v blízkém okolí bývalé nádražní budovy železniční zastávky Praha – Vyšehrad, poblíž ulice Na Slupi a tramvajové zastávky Albertov. Po promyšlení taktického postupu jsem usoudil, že je nejvhodnější začít prozkoumáním a zmapováním terénu, tedy zúčastněným pozorováním a pravidelným zapisováním do terénního deníku. Několik pravidelných procházek a hodin strávených v terénu v různých časech a dnech mi umožnilo vyhodnotit, jaká místa jsou v rámci objektu vyšehradského nádraží důležitá a vhodná pro setkávání, interakci a oslovování potenciálních informátorů. Prozkoumal jsem i širší okolí budovy, okolní ulice a prostory, abych mohl s jistotou vyhodnotit, která místa sice nejsou relevantní pro rozhovory a diskuzi s informátory, ale právě pro další, důkladnější pozorování, které může poskytnout jiné, dosud nezamýšlené náměty výzkumu. Zúčastněné pozorování, oslovování a diskuze s informátory byly tedy ve skutečnosti přímo spojené procesy, které se vzájemně utvářely.

Při prvním určování výzkumného vzorku jsem si kladl vysoké a později jsem zjistil, že a ž přehnané cíle. Původně jsem chtěl zkusit vytvořit tři různé skupiny informátorů. Tou první měla být skupina již popsaných informátorů. Druhou skupinu měli tvořit cestující ve vlaku, kteří projíždí směrem z Hlavního nádraží na Smíchovského nádraží a naopak právě kolem budovy vyšehradského nádraží. Třetí skupina se pak měla skládat ze zastupitelů městské části Prahy 2, kteří se kauzou nevyužívané budovy více či méně zabývají při vykonávání své funkce. Druhá skupina se mi po pár cestách vlakem bohužel ukázala jako neperspektivní zejména z toho důvodu, že škála cestujících je pravděpodobně tak široká, že i když jsem našel informátory, kteří se mnou ochotně debatovali, nakonec jich určitě nebyl dostatečný počet a většina z nich o kauze ani budově samotné příliš nevěděla. Získaná data z třetí skupiny by patřila jistě do kategorie vysoce zajímavých pro další interpretaci, nicméně po pár pokusech oslovit se mi z hlediska organizace a časové náročnosti, následném dojmu o možném nedostatku velikosti výzkumného vzorku, jsem se rozhodl upustit i od ní. V případě dalšího výzkumu bych však doporučoval právě zaměření na skupinu politických zástupců a vyjednávání a konstruování významů mezi nimi.

Dalším důvodem zúžení původně velmi širokého vzorku s vysokým potenciálem byla i náročnost a velikost práce. Z etnografického výzkumu by totiž nakonec byla velká komparace, která patrně převyšuje ambice bakalářské práce a možná i mé dosavadní schopnosti, vědomosti a zkušenosti. V úplných začátcích jsem chtěl dokonce komparovat i mezi různými jinými železničními brownfieldy na území hlavního města Prahy, ale když jsem si začal uvědomovat, co by to všechno obnášelo, musel jsem ze svých ambicí slevit. Nakonec jsem vyhodnotil jako důležité i bádání a hledání v prostředí internetu, novinových článků a diskuzí zejména pro dokreslení a pochopení celého kontextu. Při hledání užívaných narativů a bádání po historii budovy i kauzy jsem ne zvolil žádný filtr parametrů, který by jakýmkoliv způsobem zužoval celek mediálních, odborně naučných či jakýchkoliv jiných textů týkajících se mého tématu. Naopak, snažil jsem se zachytit co

nejširší spektrum, tedy ať už názorová nebo zpravodajská média či servery s celostátním, případně regionálním dosahem.

## 4.2 Představení zkoumaného terénu a vývoje kontextu

Historie vyšehradského nádraží se začala psát již v polovině 19. století a jeho raná historie je spojena s projektem pražské uzlové železnice. Nádraží Praha – Vyšehrad bylo spojnicí mezi zastávkou mezi Smíchovským nádražím a tehdejšími nádražím císaře Františka Josefa (dnešní Wilsonovo hlavní nádraží). Roku 1869 se začala stavět tehdy ještě malá čekárna, která byla v následujících třiceti letech několikrát podle momentálních potřeb rozšířena. Provoz na nádraží Praha – Vyšehrad byl zahájen roku 1872.

Plány na větší a reprezentativnější, secesní budovu dnešní podoby byly po požadavku Císařsko-královských státních drah schváleny v roce 1904, kdy také začala její stavba. I když nejde o až tak vzdálenou historii, není oficiálně potvrzeno, kdo je skutečným autorem projektu. Většina pramenů však uvádí velmi známého českého architekta z přelomu 19. a 20. století, autora mostu Legií nebo Obecního domu, Antonína Balšánka. Pevně určené není ani datum dokončení této secesní stavby. Spekuluje se však o konci roku 1905 nebo začátku roku 1906, kdy byla trať také zdvojkolejněna.

Další důležitý údaj z časové osy historie vyšehradského nádraží lze pak dohledat až k 29. květnu 1960. Přesto, že zastávka leží na poměrně frekventované železnici a trase, k uvedenému datu byl provoz této železniční stanice pro cestující ukončen. Nádraží od té doby tak funguje jen jako průchozí smyčka nebo jako výhybna a jeho další vývoj byl zastaven.

Ze vzdálenější historie se přesuneme do té novodobější, tedy o třicet let později, k politickému převratu v České republice, k majetkovým, politickým poměrům a k událostem, které vedly až k dnešnímu, dezolátnímu stavu. Lepší osud totiž secesní budovu bývalého železničního terminálu Praha – Vyšehrad bohužel nečekal ani po roce 1989.<sup>4</sup>

V roce 1989 budova stále chátrá, a i když se objevují různé nápady či projekty k jejímu opětovnému využití, jako například kulturní centrum nebo knihovna nebo zatím poslední nové sídlo pro Slovanskou epopej, nakonec z různých důvodů, včetně majetkových sporů, není žádný z nich ani náznakem realizován. Hned o rok později však přichází první naděje a rekonstrukce tohoto objektu. Rekonstrukce však byla nakonec natolik nepovedená, že do budovy začíná zatékat, což ještě více urychluje chátrání objektu.

O další dekádu později, v roce 2001 podepisuje státní podnik České dráhy dlouhodobou pronájemní smlouvu na padesát let se společností Nádraží s.r.o. Uvedená společnost má objekt nejen spravovat, ale počítá se i s jeho rekonstrukcí. Plány těchto dvou firem ale brzy vzaly za své, když Národní památkový ústav ve stejném roce vyhláší secesní budovu za Národní kulturní památku. Znění smlouvy, podmínky rekonstrukce a další náležitosti se tak radikálně mění a dochází tak k jejímu zneplatnění.

---

<sup>4</sup> <https://www.neznamapraha.cz/nadrazi-vysehrad/>

Další důležitý milník přichází v roce 2002 a následně v roce 2003. Týká se mimo jiné i vstupu do Evropské Unie a implementací evropských směrnic do našich, českých zákonů. Vzniká tak nový zákon č. 77/2002 Sb. O akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.<sup>6</sup>

Po této události dochází možná až k trochu kurióznímu sporu. Po transformaci firmy České dráhy nebylo jasné, zda secesní budova bývalého terminálu patří Českým drahám nebo Správě železniční dopravní cesty. Jinak řečeno, která z firem má tedy právo podepisovat smlouvy na pronájem či jakkoliv jinak nakládat s majetkem. Soud roku 2006 potvrdil, že parcely pod výpravní budovou patří Českým drahám, samotná budova pak Správě železniční dopravní cesty. Ve stejné době také dochází k prvnímu zásahu ohledně bezpečnosti, ale i vzhledu budovy, když je nainstalována horizontální ochranná síť, která má chránit chodce před padajícími kusy omítky.<sup>7</sup>

Rokem 2008 začíná usilovná snaha městské části Prahy 2, pod kterou nádraží Vyšehrad spadá, o vykoupení této budovy. Tehdejší radnice Prahy 2 chtěla v objektu vybudovat nové kulturní centrum, ale požadovaná cena čtyřiceti milionů korun byla příliš vysoká. Správa železniční dopravní cesty po několika neúspěšných protestech městské části Praha 2 nakonec prodává budovu společnosti TIP Estate s.r.o. za čtyřicet dva a půl milionů korun. Vlastníkem netransparentní společnosti TIP Estate s.r.o. z Vraného nad Vltavou byla společnost Wall Street Commercial Bank sídlící v Oregonu ve Spojených státech amerických. Prodejce nekladal žádné podmínky ohledně využití budovy a ani kupující nepředstavil žádné konkrétní budoucí záměry, což jako by předznamenalo budoucí prohřešky a problémy.<sup>8</sup>

Hned v únoru roku 2008 byla nelegálně zbourána hrázděná čekárna na ostrůvku mezi kolejemi, která byla památkově chráněna. Na to reagovala Praha podáním žaloby a památkový odbor magistrátu hlavního města Prahy za to novému vlastníkovu v červnu vyměřil pokutu v nejvyšší možné výši sto tisíc korun českých. Ve stejném období nový majitel nechal vykácet veškerou zeleň, zejména lípy a topoly v okolí nádraží. Neoprávněné kácení keřů a stromů šetřila Česká inspekce životního prostředí a škodu vyčíslila na půl milionu korun českých a majiteli udělila pokutu ve výši tři sta tisíc korun českých.<sup>9</sup>

Ještě téhož roku se vlastník budovy dohodl na spolupráci s architektem Martinem Kotíkem, který měl vypracovat návrh studie na rekonstrukci a nové využití objektu. Do konce července 2008 byla hotová koncepční studie, kterou měla být projednávána s městskou částí, městským památkáři a Národním památkovým ústavem. Návrh rekonstrukce s dostavbou budov kolem památkově chráněného nádraží byl však městskou částí Praha 2 odmítnut.

<sup>6</sup> <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>

<sup>7</sup> [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221\\_143150\\_igcechy\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221_143150_igcechy_tom)

<sup>8</sup> <https://www.archiweb.cz/n/domaci/nadrazi-vysehrad-se-mozna-brzy-docka-rekonstrukce>

<sup>9</sup> [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/opravanadrazi20080226.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/opravanadrazi20080226.html)

V roce 2011 bylo při kontrolní prohlídce zjištěno, že kulturní památka vykazuje známky chátrání, odpadává fasáda a že je nutná oprava krovů a stropů. Vlastník však tyto opravy zamýšlí až při celkově rekonstrukci objektu. Dosavadní firma TIP Estate s.r.o. se zároveň mění na firmu RailCity Vyšehrad s.r.o.

O rok později dochází radnice Prahy 2 k rozhodnutí, že kvůli špatnému stavu budovy povolí firmě RailCity rekonstrukci způsobem, který se samotné městské části příliš nezamlouvá. Po několika úpravách, jako například snížení výšky přístaveb, Praha 2 tedy souhlasí s novou podobou přestavby nádraží Vyšehrad a stavební úřad Prahy 2 má rozhodnout, zda udělí investorovi stavební povolení.<sup>10</sup>

Přesto, že firma povolení k rekonstrukci dostala, tak jej nevyužila. Začala série odvolávání investora a průtah celého řízení. Praha 2 tedy jen bezmocně přihlíží, jak budova dál chátrá a nový vlastník přesto, že dostal povolení připojit dvě moderní kancelářské budovy, nekomunikuje. Něco obdobného se děje i v roce 2015, kdy firma získává územní rozhodnutí a stavební povolení na rekonstrukci budovy a dostavbu budov okolo, ale faktický stav je stále stejný, tedy spíše čím dál horší a nic na tom nemění ani další pokuty.

V březnu 2019 se o vyšehradské nádraží začíná zajímat nové vedení Prahy a přemýšlí o jeho vyvlastnění nebo vykoupení. Praha 2 mezitím stále aktivně hledá kupce, pokročilá jednání měla být se společností Linkcity Czech Republic a.s., která měla zájem nádraží odkoupit s úmyslem zmenšením objemu navržených přístaveb a novým využitím jako hostelu. Odkoupení firmou ani městem však nakonec neproběhlo kvůli vysoké ceně.<sup>12</sup>

O rok později UNESCO Praze radí Národní kulturní památku nádraží Vyšehrad vyvlastnit, protože ji majitel nechal chátrat. Primátor Hřib poté spustil veřejnosti otevřenou anketu s názvem „Nádraží Vyšehrad – komunisticky vyvlastnit, či nechat chátrat?“. Probíhají další jednání o koupi městem, zvažuje se dokonce nové umístění Slovanské epopeje.<sup>13</sup>

Ke konci roku 2020 podává městská část Praha 2 kvůli špatnému stavu nádraží Vyšehrad trestní oznámení na soukromého vlastníka. Viní ho z obecného ohrožení, o čemž informovala mluvčí radnice Andrea Zoulová. Památkově chráněné budově se v té době začala propadat střecha a objekt je v dezolátním stavu.<sup>14</sup> Poslední milník pak pochází z roku 2021, kdy na dlouhodobě chátrající stavbu byla uvalena exekuce a mohla by jít do dražby, což vyplývá z exekučního příkazu. Hlavním důvodem jsou nezaplacené pokuty a

<sup>10</sup> <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna>

<sup>12</sup> <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/hlavni-mesto-nadrazi-vysehrad-neziska-cena-je-pro-prahu-moc/r~9fad1404a7e411e9a>

<sup>13</sup> <https://echo24.cz/a/SqvFb/komunisticky-vyvlastnit-ci-nechat-chatrat-hrib-rozjel-anketu-o-nadrazi-vysehrad>

<sup>14</sup> [https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/nadrazi-praha-vysehrad-pamatka-budova-vyvlastneni\\_2010162232\\_onz?fbclid=IwAR1D7Iz7HjB7UmpimrHb2ygsjGTvCfkljJOpJdCd8YB-xMvO\\_LTlatukG2A](https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/nadrazi-praha-vysehrad-pamatka-budova-vyvlastneni_2010162232_onz?fbclid=IwAR1D7Iz7HjB7UmpimrHb2ygsjGTvCfkljJOpJdCd8YB-xMvO_LTlatukG2A)

připomínky, které majiteli uložili zejména památkáři. Praha se do případné dražby slovy zastupitele Chabra (TOP09) přihlásí. Vlastníkem firmy RailCity Vyšehrad s.r.o. je dnes kyperská společnost MIQUELIRA LIMITED a skutečný vlastník není oficiálně znám.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> <https://cesky.radio.cz/prazske-nadrazi-vysehrad-zrejme-pujde-do-drazby-je-na-nej-uvalena-exekuce-8724349>

### 4.3 Výzkumníkův popis terénu - zúčastněné pozorování

Na konci dubna 2022 vyjždím poprvé do terénu, jsou odpolední hodiny a poměrně slunečný den. Jedu ze svého bydliště tramvají číslo 14 z Nuslí a mojí cílovou zastávkou je Albertov. Na Albertově je více tramvajových zastávek v různých směrech. Já vystupuji na zastávce, která je směrem z Ostrčilova náměstí a dráha pokračuje na Botanickou zahradu. Přecházím silnici a jsem už jen pár kroků od křižovatky ulice Na Slupi a Svobodova. Pokračuji do ulice Svobodova, před budovou nádraží Praha – Vyšehrad je však bariéra, a tak musím na druhý chodník, odkud mám odstup a výhled na celou budovu.

Před bývalým vchodem na ulici Svobodova je na širokém chodníku, poblíž ostrůvku tramvajové zastávky “Albertov” (ze směru od zastávky Výtoň), umístěn pletivový bezpečnostní plot a bezprostřednímu průchodu kolem budovy je tak zamezeno. Z obou stran je chodník doplněn dopravními značkami “Chodník uzavřen. Přejděte na druhou stranu.” Na plotě jsou další dvě cedule. První informuje “Pozor. Nebezpečí pádu předmětů!”, druhá “Nepovolaným vstup zakázán! Nebezpečí ohrožení života.”

Kolem projíždějí v obou směrech auta, sem tam motocykly a jízdní kola a také tramvaje, jak směrem od “Výtoně”, tak směrem od hlavní křižovatky na Albertově. Samotná střecha budovy vypadá poměrně improvizovaně a nesourodě. Provizorní plachty nahrazující střešní krytinu jsou přibity prkny, na některých místech střechy roste zeleň keřovitého typu. Některá z oken budovy jsou již nahrazena jakousi dřevěnou lepenkou, která má patrně zamezovat zejména dešti a v zimě sněhu. Některá z oken jsou vysklená a neopravená ani provizorním způsobem. Přecházím blíž, k plotovému zátarasu na druhý chodník k budově nádraží. Části omítky jsou posprejovány, v některých oknech jsou potrhane plakáty, patrně staršího data, ale to nemohu potvrdit, protože tam nedohlédnu. K podrobnějšímu popisu mě robustní plot nepustí.

V mezipatře je instalována ochranná pletivová síť, na které jsou zachyceny kusy spadlé omítky. Další, z evidentně starších cedulí umístěna na jednom z přízemních oken stojí “Objekt je monitorován kamerovým systémem a napojen na PCO. Nevstupujte!!!”. Dohledávám si na internetu, že zkratka „PCO“ znamená Pult centralizované ochrany, který používají soukromé bezpečnostní agentury. Kamery na budově nebo v jejím blízkém okolí však nenacházím.

Chodník na “zakázaném území” je zanedbaný a prorostlý plevellem. V zahrazeném území jsou i dva stromy a tři sloupy pouličního osvětlení. Příliš moc lidí se tu nezdržuje, procházející chodci přechází na druhý chodník nebo zahrazené území obchází po tramvajovém ostrůvku. Při delším a důkladném sledování tohoto „obcházení“ však vyhodnocuji, že je poměrně nebezpečné. Spousta z chodců totiž při obcházení robustního plotu volí cestu po silnici, tedy mezi tramvajovým ostrůvkem a bezpečnostním plotem, kde je silnice zúžená. Působí to poměrně nebezpečně a chaoticky a mezi lidmi, kteří zvolí tuto možnost, rozhodně nejde o ojedinělé případy. S odkazem na tento fenomén jsem se do okruhu dotazů rozhodl zařadit téma bezpečnosti.



*Naproti budově nádraží jsou činžovní domy, na jednom z nich je nápis "Restaurátorství". Pod domy na druhé straně je i cca 75 metrů dlouhý parkovací pruh. Vydávám se po chodníku směrem k Výtoni, chodník je lemován dalším provizorním, tentokrát plechovým posprejovaným plotem, který je posazen na asi metr vysokém betonovém obrubníku. Tento plot dohromady s obrubníkem ohraničuje bezprostřední okolí budovy a chodník. Plot je též prorostlý různými druhy neudržované zeleně, která prorůstá a zasahuje do chodníku.*

*V tomto prostoru již drtivá většina chodců chodí po chodníku na druhé straně cesty. Za mírnou zatáčkou po zhruba 100 metrech od budovy plot zatáčí směruje směrem na jih ke kolejím. Charakter neudržované zeleně podél chodníku zůstává.*

*Po dalších pár metrech docházím ke schodům vedoucím nahoru směrem ke kolejím, kromě neudržované zeleně je tu i spousta odpadků, po drobné obhlídce pravděpodobně ne příliš starého data. Bezprostřední vstup ke kolejím není nijak omezen. Po levé straně vidím jakousi posprejovanou provizorní budku, na pravé straně už je vidět Vyšehradský železniční most na Výtoni.*

*Nejdříve se vydávám doleva podél kolejí, zpět k budově, ale tentokrát už asi o patnáct metrů výš, kde už je zase posprejovaný plechový plot lemující bezprostřední okolí budovy nádraží. Podél kolejí se dá evidentně vyšlapanou cestičkou dojít až přímo k budově z druhé strany, ze strany od kolejí.*

*V oblasti přímo před budovou je už opět pletivový plot známý ze Svobodovy ulice zamezující vstup a na něm jsou opět rozmístěny cedule informující o nebezpečí padajících objektů a zákazu vstupu do objektu, které jako by předpovídaly možný výskyt osob. Nikoho však v této oblasti nepotkávám. Když pokračuji dál za úroveň budovy nádraží, nacházím malou díru v plotě. Moc dál už se však pokračovat nedá, opět začíná plechový plot a začíná zástavba.*

*Vracím se tedy zpět ke schodům, kterými jsem se dostal k oblasti kolejí a zkusím jít kousek na druhou stranu, směrem k železničnímu mostu. Dojít se dá jen několik desítek metrů k malé, staré budce s betonovými základy, která vypadá, že kdysi sloužila jako součást nádražního objektu. Dál už vedou jen koleje k mostu. Vracím se ke schodům, díky kterým jsem se dostal do tohoto prostoru, a následně zpět na chodník v ulici Svobodova.*

*Pokračuji po chodníku dál směrem k Výtoni, po levé straně začíná na úrovni staré budky most, nebo spíše betonový val, který dále navazuje na Vyšehradský železniční most. Na pravé straně je zástavba, patrně činžovních domů, v přízemí jsou obchody jako například Tesco Express. Pod tímto mostem, betonovým valem, je křižovatka, doleva se dá pokračovat směrem na Podolí, doprava po Rašínově nábřeží směrem k Palackému náměstí. Já se však vracím zpět k podchodu pod mostem a svoji cestu pokračuji do ulice Vnislavova, tedy takovým směrem, abych se zase vracel k objektu nádraží, tentokrát z druhé strany směrem od kolejí.*

*Ulice Vnislavova je prakticky obousměrnou silnicí, která vede kolem Vyšehradu. Vydávám se opatrně travnatým porostem vedle silnice a příkopu zpět směrem k Albertovu. Na této straně areálu je starý, rezatý plot, který má zamezovat vstupu do kolejiště. Plot je rezatý, na některých místech děravý a je svým způsobem zakrytý prorůstající zelení. Cestou zhruba tři sta metrů míjím dva velké billboardy, jeden z nich láká na kulturu, divadelní hru jednoho z pražských divadel. Druhý billboard láká na slevy v jednom z nákupních řetězců. Oba billboardy jsou od sebe vzdáleny zhruba sto metrů, na budovu nádraží odsud není příliš vidět už jen z toho hlediska, že je oproti tomuto místu na mírném kopci, ale právě taky kvůli zmiňované zeleni a billboardům, které jako by měly výhled na budovu zakrývat. Na druhé straně silnice je další zástavba starých činžovních domů.*

*Pokračuji dál a od zmiňované křižovatky zhruba po tři sta metrech docházím k dalšímu podchodu pod betonovým valem, napojuji se na cyklostezku a chodník pro pěší. Vcházím do ulice Na Slupi, na pravé straně je tramvajová zastávka Ostrčilovo náměstí a směrem doleva tramvajová zastávka Albertov. Na jižní straně ulice je široký chodník, za kterým začíná trávník a za plotem už vedou opět koleje. Na druhé, severní straně ulice Na Slupi vidím napravo budovu restauračního zařízení, vedle ní obchod Lidl, za těmito budovy už je most přes potok Botič a začátek parku Folimanka.*

*Já se však vydávám doleva, zpět směrem k nádraží Praha – Vyšehrad, abych dokončil oblouk obepínající celý nádražní areál, tedy tam, kam se dá projít. Procházím kolem zastávky Albertov, na které jsem vystoupil z tramvaje. Po levé straně mám zástavbu, domy s byty, které mají v přízemí obchody nebo restaurační zařízení. Míjím například pekařství nebo asijskou restauraci. Na druhé, severní straně ulice, je vedle budovy Revmatologického ústavu i přirozená dominanta tohoto prostoru a křižovatky, vysoký novogotický kostel Zvěstování Panny Marie Na trávníčku. Když se vracím jen o pár metrů dál, zpět k budově nádraží do ulice Svobodova, mám pocit, jako bych vstoupil do nějaké boční ulice, kde už není tolik lidí a není tu takový rozruch.*

*Večerní hodiny mi díky malému provozu poprvé dovolují projít přímo kolem plotu před budovou nádraží, kde mě zaujal vylepený plakátek na jednom ze sloupů pouličního osvětlení. Plakát s nadpisem „Klíč k živému městu máme my!“ odkazuje na spolek s názvem „Opravdu dobré squaty“ a v textu se píše o problémech „rostoucích cen nájmu a bytů v Praze, které rostou dvakrát rychleji než mzdy, a tak je mnoho lidí nuceno platit stále více peněz za bydlení ve stále horších podmínkách.“ Plakát informuje o problematice bezdomovectví a o faktu, že „statisíce bytů, které by mohly znamenat řešení zjevné bytové krize, chátrají.“*

*Spolek upozorňuje na příklady „sociálního centra Kliniky, Milady nebo Ladronky“, tedy objektů, které byly těž dlouhodobě svými majiteli nevyužívány a staly se objektem zájmů squatterů. „V obsesi vlastnit majetek bez ohledu na jeho použití byla soukromníky zničena místa pro sociální spravedlnost. Je proto třeba vytvářet nové otevřené domovy pro dobrovolné aktivity překračující hranice ideologií i tržního světa,“ píše se na plakátu spolku Opravdu dobré squaty. Na základě těchto nových poznatků se rozhodují do okruhů rozhovorů zařadit i téma squattingu a na něj navázaná témata jako bytová krize nebo*

bezdomovectví.

#### 4.4 Liminalita a topofobie vyšehradského nádraží

Z hlediska vyšehradského nádraží lze pracovat se známým konceptem „liminality“, jemuž se věnoval britský antropolog Victor Turner, který navazoval na francouzského antropologa Arnolda van Gennepa v rovině rituálů a sociálních struktur. (Turner 1995) Americká socioložka Sharon Zukin na koncept „liminality“ navazuje v kontextu antropologie města. „Liminální prostory“ moderní městské společnosti označuje jako „místa, země nikoho“, které lze jen těžko pochopit bez potřebného průvodce. (Zukin 2000) V tomto smyslu mluví o vyšehradském nádraží třiačtyřicetiletá informátorka Zdena, která je pražskou rodačkou a v této lokalitě bydlí zhruba dvacet let a pravidelně tudy chodí na procházky směrem k náplavce na Výtoni: *„Celkově mi přijde i dost velký kontrast mezi oběma stranami ulice. Tady je zástavba a alespoň nějaký ruch, tam je mrtvo a ten prostor působí, že pohlcuje čím dále větší okolí,“* nebo šestadvacetiletý informátor Lukáš, který shodou okolností bydlí v domě přímo naproti budově nádraží a jeho zúčastněnost a osobní zkušenost je tak velmi silná a promítá se do jeho způsobů výpovědi: *„Na ten barák koukám každý den z okna a věřte tomu, že to není příjemný pohled... to víte, že bych se chtěl z okna koukat na to, jak to tady žije a ne jak to umírá. Nebo spíš jak to umřelo.“* Jejich liminální a topofobické vnímání prostoru vychází nejen z jejich občanské účasti v prostoru, zejména prostřednictvím osobních zkušeností a prožitků, ale také z toho vycházející informační vědomosti a kompetence, které zároveň předpokládají jejich symbolickou vůli či chtíč ke zlepšení stavu. I z dalšího Lukášova povídání je totiž naprosto evidentní, že mu na budově či celkově prostoru nádraží velmi záleží, že ho vnímá jako bezprostřední součást svého bydliště, že prostřednictvím své zúčastněnosti a informovanosti vidí v budově velkou historickou a kulturní hodnotu, což jsou všechno Lukášovy předpoklady symbolického chtění změnit topofobii na topofilii. (Tuan 1990)

Informátorka Markéta ve svých výpovědích zdůrazňuje a rozvádí liminální neurčitost prostoru vyšehradského nádraží nejen hodnotícími stanovisky a s nimi spojenými negativními emocemi, které vycházejí z jejího osobního prožívání prostoru a informační zainteresovanosti, ale také z přisuzování aktuální role prostoru: *„No, jak bych to popsala. Působí to tu na mě dost neurčitě, bezprizorně, jako by se to nakonec nikoho přímo nedotýkalo, protože to s žádným domem přímo nesousedí. Zároveň je ten prostor jednoznačně vymezen tím plotem, který jako by říkal ‚tady začíná mrtvá zóna‘.“* Aktuální role prostoru a z ní vyplývající roviny problémů se přímo dotýká městských problémů spojených s modernitou. (Augé et al. 1999)

Negativní emoce a vztah informátorů přímo souvisí s konceptem topofobie, tedy negativnímu vztahu k určitému místu a prostoru. (Tuan 1990) Tento negativní vztah v očích informátorky Mirky nevychází jen z estetiky, ale také z vidění již zmiňované role prostoru, v tomto případě bezpečnostního ohrožení a logistické barikády, z čehož vyplývá její strach: *„Jak jsem říkala, po chodníku na druhé straně už ani moc nechodím. Stejně bych musela přecházet na druhou stranu, kde nehrozí, že vám něco spadne na hlavu. Chápu, že tam musí být bezpečnostní plot, ale vždyť se tím zrušila celá ta strana ulice. A to byste to měl vidět ještě v noci, kdy už má člověk opravdu trochu strach. Kdyby kolem*

*nesvítily alespoň ty pouličky, byl by to dům hrůzy se vším všudy.*“ Podobně na prostor vyšehradského nádraží nahlíží i pětatřicetiletý informátor Richard, který v Praze na Albertově bydlí sice pouze měsíc, ale ani to ho nijak neomezuje v těchto typech výpovědí, protože se v prostoru každodenně vyskytuje, když chodí na nákup nebo na procházku. Richardovou hlavní topofobickou negativní emocí je vztek nad současným stavem, štvě ho plotová bariéra, která se podle něj neustále zvětšuje a celkové kontrastní působení objektu jako ošklivého vředu v jinak hezké a pohodové ulici.

„Liminalita“ je pro Sharon Zukin proces, kterým „krajina moci“ postupně vytlačuje lidovou řeč (Zukin 2000), což u přes šedesát let nevyužívané a opuštěné nádražní budovy platí dvojnásob. *„Dnes je to zábor prostoru, který by mohl mít kvalitnější využití. Ať už by to bylo cokoliv... Nejhorší je, že se ten prostor, který se kvůli stavu budovy nemůže využívat, stále zvětšuje. Pamatuji si i doby, kdy tady žádný plot nebyl, jako první tam dávali jen tu síť, co chytá padající zeď. Teď už se tam nedá projít vůbec a vzhledem k tomu, že na té straně ulice kromě té budovy nic moc není, proč by tam člověk vůbec chodil?,*“ rozmlouvá informátorka Zdena. V případě vyšehradského nádraží se tedy postupně vytlačovaný prostor v očích informátorů stále zvětšuje, nedochází k sociálním interakcím, což vede nejen k estetické devastaci veřejného prostoru. Zukin tak povznáší koncept „liminality“ z teorií sociálních struktur na pojem popisující prostory, které jsou nepříjemné a nejednoznačné. Taková místa jsou vzájemně ovlivňována a konstruována vlivy veřejnými, soukromými, kulturou, ekonomikou, trhem a místem. (Zukin 2000) Liminální prostor a pro něj typickou prázdnotu a přechodovost ve svých výpovědích potvrzuje i šestapadesátiletý informátor Karel, který ulicí Svobodova pravidelně již přes třicet let dochází do své práce. Karel si nepamatuje, že by se v budově nádraží někdy něco odehrávalo. Dle jeho vzpomínek je stav budovy od revoluce jen horší. Přechodovost prostoru se pak dá v Karlově výpovědi zpozorovat zejména v náhledu, že budovu bere jako bariéru, která se musí obcházet a že tedy není a ani nemůže být cílem cesty.

Výpovědi ukazují, že z této materiální a fyzicky vnímané liminality a topofobie a hlavně její stále se zhoršující tendence pak vychází i sociální rovina vnímání, převládající skepse a pesimismus v možné řešení, zlepšení či zastavení zvětšování problému. Skepse a pesimismus informátorů vychází ale i z jiných faktorů, jimiž je zejména časová dlouhodobost a jistá chaotičnost, nepřehlednost a absurdita kauzy, což může vyústit až v rezignovanost. I o tom přemítá informátorka Zdena: *„Jo, Vyšehradské nádraží, to je takový nekonečný příběh, který snad už nemůže dopadnout jinak, než špatně. Po té době už nevidím moc reálných východisek. Prostě nevidím konkrétní řešení... už jsem trochu rezignovaná a nevěřím tomu, že se tolepší.“*

Nakonec „krajina moci“, jakési rysy vykonstruovaného prostředí, které plní základní politické funkce a v případě mých informátorů a terénu vyšehradského nádraží je to zejména pocit pěstování hrdosti obyvatel určitého území. (Zukin 2000) O tom hovoří Lukáš: *„Teď to myslím hlavně směrem k tomu, že má velkou historii a že jakoby nikomu na radnici, nebo já nevím kde, nepříjde líto, že má takový osud. Si člověk až říká, že by na nás naši předci museli být opravdu hrdí, jak se chováme k jejich odkazu,*“ nebo Mirka: *„Už jen kvůli tomu, že tady bydlím, bych si moc přála, aby tam bylo něco pro lidi. Taková budova*

*k tomu prostě vybízí. Vždyť je naprosto unikátní! Nějaká kultura, klidně školství, cokoliv podobného charakteru.“*

#### **4.5 Krajina sociální a materiální**

Krajina a prostor vyšehradského nádraží se jednoznačně ukázala jako koncept vyvstávající z napětí mezi materiálním a sociálním. (Gibas a Pauknerová 2009) Etnolog Přemysl Mácha hovoří o tom, že *„sociální zkušenosti jsou otiskovány do prostoru, který je zpětně ovlivňuje a že tedy prostorovost a prostředí je sociální relevantní.“* (Mácha 2010) *„Žiju tady od narození a nezaznamenal jsem ještě žádný náznak zlepšení. Tatka mi kdysi říkal, že se bude tak dlouho mluvit, až tahle budova jednou opravdu spadne a bude z toho velký průšvih,“* říká Lukáš, který prostor vnímá nejen svými zkušenostmi, ale i prostřednictvím přenesených zkušeností svého tatínka. Lukáš tedy vnímá prostor nádraží nejen optikou topofobie, která může být navázána na estetiku a fyzickou roli prostoru, ale také jako společenské a z něho vycházející politické téma, které se v jeho výpovědi týká hlavně bezpečnostní roviny problému.

Rovinu materiální přirozeně se přelévající do roviny sociální a politické lze identifikovat i ve výpovědi Karla: *„Víte, já, to nesu velmi těžce, až je mi z toho pohledu trochu zle. Nechápu, jak to mohlo dojít až do týhle fáze, kdy se ta budova vlastně samovolně rozpadá... Je mi to fakt líto a zároveň jsem hrozně naštvaný na ty, co se na tom podepsali. Doufám, že za to jednou někdo ponese odpovědnost, protože mi přijde, že každý dělá, jako by se ho to netýkalo.“* Karel se dotýká přisuzované odpovědnosti, která ve výpovědích informátorů jeví typicky jako odpovědnost neurčitá, kdy informátoři nedávají vinu konkrétní osobně, firmě nebo politikům, ale spíše někomu neurčitému a abstraktnímu. To dle výpovědi vychází z nepochopení a chaotičnosti kauzy, což je zapříčiněno její dlouhodobostí a následnou rezignací informátorů. To lze sledovat i ve způsobu, jakým o prostoru mluví šedesátiletý Boris, který se sem na Albertov přestěhoval před dvaceti pěti lety. Boris sice ví o tom, že objekt vlastní soukromý majitel, ale zároveň dodává, že si pod ním nikdo nepředstaví konkrétního člověka nebo firmu. Je přesvědčen, že budova dopadne špatně a až se to jednou stane, tak předpokládá, že nakonec nebude odpovědný nikdo. Mluví neurčitě o jakýchsi skupinách lidí, které by dle jeho názoru měli být v řešení zainteresováni, ale domnívá se, že nakonec bude vinu házet jeden na druhého. Krajina coby koncept *„sociálně relevantního prostředí jedince“*, které má smysluplnost pro ty, kteří ho obývají, (Mácha 2010) se v příkladu železničního brownfieldu nádraží Vyšehrad poněkud vymyká. Můžeme hovořit o vnímání obývajících jednotlivců, ale jako by byla signifikantním rysem jejich vnímání tohoto prostoru právě nesmyslnost a nepochopení.

Když Boris hovoří o charakteru budovy, dotýká se hned několika rovin, které tvoří jeho představu konkretizovanou jeho zkušeností k tomuto prostoru (O'Hanlon a Hirsch 1995): *„Tak pokud se bavíme o této budově, tak to je prostě starý terminál, to si vůbec nedokážu představit, že by tam byly třeba nějaké nové kanceláře. To by muselo projít hodně velkou proměnou, a to by mi zase přišla škoda, tam by mělo být něco pro lidi. Už jen proto, že na to tady musíme koukat a vedle toho žít. Celkově mi přijde, že tady nějaké místní centrum chybí.“* V jeho výpovědi se zrcadlí nejen sociální, kulturní a historická, ale také prostorově formovaná představa. (O'Hanlon a Hirsch 1995) Výpovědi Čeňka a Karla

ale ve specifičnosti prostoru vyšehradského nádraží narážejí na Hirshovu definici krajiny s ohledem na její nestálost, jako stále se vyjednávající proces. Čeněk i Karel hovoří o tom, že se stav neustále zhoršuje, což svým způsobem splňuje koncept vyjednávajícího se procesu, avšak ve svých výpovědích zdůrazňují i stejnost, stagnaci a jakousi dlouhodobou stálost jejich vnímání významu tohoto prostoru.

O tom, jak je krajina a prostor svázána s identitou, estetikou a prožitkem (Gibas a Pauknerová 2009) se můžeme přesvědčit ve výpovědích hned několika informátorů. „*Já jsem z Prahy, ale přímo odsud nepocházím. Bydlím támhle o trochu dál v Podolí, ale tady mám poslední rok novou práci, takže tady jezdím buď tramvají nebo se občas vydám pěšky, jako třeba teď. Tak jsem z toho určitě zklamaný, tohle sem fakt nepatří, takovéhle ruina. Je to jako moc hezký barák, ale ať už se s tím sakra něco udělá... Ale co, já tady nebydlím, tak mi to vlastně může být jedno,*“ říká osmadvacetiletý Čeněk, který se v lokalitě pohybuje pravidelněji posledním rokem. V jeho výpovědi lze zaznamenat jednak identitu nezúčastněného, protože tu přeci jen nebydlí a jen prochází, tak přisuzovanou estetiku v obou formách, v pozitivní formě přisuzování kulturní hodnoty, v negativní formě přisuzování aktuálního stavu, nebo také prožitek, kdy kolem budovy reálně chodí a její prostor zakouší. Podobnou estetiku přikládá prostoru Lukáš, avšak přistupuje s jinou identitou a tím pádem i prožitkem. Lukáš naproti budově nádraží bydlí, zájem o budovu považuje za přirozený a oproti Čeněkovi je tedy informačně zainteresovanější a do prostoru vstupuje s identitou zúčastněného. Jeho prožitky jsou tak intenzivnější, což nakonec může formovat například jeho symbolickou vůli a chtíč ke změně.

Kromě historie, politiky, kulturních porozumění (Bender 2002) hraje klíčovou roli i rovina čistě osobní (Křišťuf et al. 2015), ať už ve formě zúčastněnosti či nezúčastněnosti, tak i v charakteru, osobnosti a zájmech konkrétního člověka. Roviny vidění vyšehradského nádraží jako problému bezpečnostního, logistického, sociálního nebo politického totiž nemusí být jedinými možnými východisky. Zúčastnění Lukáš i Boris, kteří bydlí oba v bezprostřední lokalitě objektu například nahlízejí na problematiku brownfieldu i pohledem ekologie. Shodně zdůrazňují poškozování životního prostředí a spekulují nad tím, jaký to může mít vliv na zdraví jejich i svých spoluobčanů. I v této rovině lze vysledovat souvislost s jejich účastí v prostoru, tedy nejen pravidelným výskytem, ale bydlením v něm.

## 4.6 Veřejnost a neveřejnost prostoru

Přesto, že je vyšehradské nádraží vlastněno soukromou firmou, na něj informátoři nahlíží jako na veřejný prostor. To se odvíjí jednak od chápání původního účelu budovy, jak o tom hovoří Karel: „*Ale tak určitě zrekonstruovat a udělat něco pro veřejnost, ta budova byla pro veřejnost kdysi postavená a přišlo by mi správný to zachovat. Má nezpochybnitelnou historickou hodnotu. A myslím, že lidi tady by si to zasloužili,*“ tak od geografické lokality: „*Přitom nejde o nějaký tuctový barák na kraji města nebo někde úplně mimo. Vždyť tohle je širší centrum Prahy, je to přímo součástí téhle ulice, pohybuje se tu dost lidí a člověk by si řekl, že v tomhle stavu to tady nemůže být dlouho, že je to tak vidět, že s tím někdo prostě musí něco udělat. Ale opak je pravdou,*“ dodává Karel. Jak říká sociolog Pavel Pospěch, mezi informátory se jedná o soubor sdílených reprezentací a významů. Tyto významy se však dílem zablokovanosti kauzy a z ní vycházející skepse a rezignace informátorů v procesech sociální interakce příliš nemění, ale spíše utvrzují. (Pospěch 2013) Informátorka Mirka pak v rámci sdílených významů prostoru a jeho návaznosti vůči veřejnosti hovoří o dluhu města vůči místním rezidentům a považovala by za vhodné tento dluh splatit budoucím veřejným využitím. Jako místní rezidentka je se současným stavem velmi nespokojena, což navazuje na chápání veřejných prostranství jako odrazu společnosti. Obvyklé funkce veřejných prostranství jako například cesty nebo setkávání jsou v tomto prostoru neuskutečnitelné. (Šilhánková 2007)

Absence kvalitních veřejných prostranství přímo ovlivňuje kvalitu života místních rezidentů. Jsou nepostradatelnou součástí kultury a společnosti a plní řadu důležitých funkcí. (Krykorková 2008) Tak o tom hovoří zúčastněný Boris, kterému přijde, že v této lokalitě chybí místní centrum, nebo zúčastněná Mirka, která preferuje budoucí veřejné využití zejména s ohledem na kvalitu svého života. Podobným způsobem ale nahlíží i nezúčastněný Čeněk, který ve svých výpovědích zdůrazňuje, že by se měl brát v potaz názor místních rezidentů už jen z toho důvodu, že jsou tímto prostorem dlouhodobě omezováni.

Jak již bylo nastíněno, prostor bývalého nádraží Praha-Vyšehrad je v očích informátorů příkladem dichotomie a rozporu mezi veřejným a soukromým prostorem. Prostor je chápán jako soukromý v tom smyslu, že má soukromého vlastníka a že není volně přístupný, aktuálně z hlediska logistické barikády vyplývající z bezpečnostního ohrožení. Je však zároveň veřejným v tom smyslu, jakým způsobem o něm informátoři hovoří, jaký mu připisují význam a také svou geografickou lokalitou, tedy tím, že je součástí otevřené ulice. Nemůžeme tak hovořit o veřejně přístupném prostranství, ale naopak o zamezeném prostranství, kde jen velmi těžce vznikají sociální interakce. Na druhou stranu však můžeme hovořit o reprodukci sdílených kulturních hodnot, které se promítají do představ informátorů o jejich vizi prostoru a přímo souvisí s chápáním veřejného prostoru. O tom se zmiňuje devětatřicetiletá informátorka Pavla, která není zúčastněná ve smyslu bydliště, ale k prostoru se vztahuje téměř každodenně, když chodí kolem na procházku se psem. „*No určitě zrekonstruovat a udělat něco pro lidi. Bourat takovou budovu by podle mě měla být až nějaká poslední, nevyhnutelná možnost. Jsem říkala, že mi to nejdříve přišlo jako nějaká radnice, tak proč by tam teoreticky nemohl být*

*nějaký úřad třeba. To přeci v takových historických budovách bývá. Určitě si to dokážu představit víc než nějaké casino nebo já nevím co by tu byli schopní udělat.“*

Vymezení veřejně přístupného prostranství města, jako scény oproti zákulisí prostoru soukromého, jak o tom hovoří sociolog Erving Goffman, tak v specifickém případě brownfieldu vyšehradského nádraží, který zasahuje do veřejného prostoru, platí opět tak nějak napůl. Pokud bychom se měli držet zvoleného Goffmanova přirovnání, tak jakoby nohy člověka, v tomto případě jednoho z informátorů, byly za oponou v zákulisí soukromého prostoru, ale hlava, oči a vnímání před oponou na scéně prostoru veřejného. (Goffman a McGrathová 1999) „Genius loci“, jakýsi duch místa, koncept, který je spojován s místy, které mají svou historii a tradici (Tuan 1979) ve výpovědích informátorů určitě nevyprchal, naopak, dokazuje to mimo jiné faktory jejich důraz na zachování, rekonstrukci a veřejné využití. U informátora Lukáše, zúčastněného, který bydlí naproti budově nás důraz na tradici a historii a z toho vyplývající sentiment patrně nepřekvapí. Účast ve smyslu bydlení v prostoru nebo informační vybavenosti však není určující. To dokazuje výpověď Richarda, nového obyvatele Albertova: *„Je mi z toho poměrně smutno a hlavně je mi líto, že ta budova takhle dopadla. Musela být tak krásná a stále samozřejmě je, jen je dost vidět, že se na ní podepsal čas a nedostatečná péče. Celkově se mi líbí, ten starý styl, úplně z toho dýchá historie.“*

Na závěr kapitoly se ještě zmíníme o dichotomii materiálního a nemateriálního prostoru, kterou francouzský sociolog Michel De Certeau rozlišuje mezi místem a prostorem. Jeho rozumění prostoru a v rámci této kapitoly řekněme veřejného prostoru je stěžejní s ohledem na čas, rychlost, činnost a aktivitu, sociální interakci lidí. (De Certeau a Rendall 1988) V tomto rozumění se z prostoru vyšehradského nádraží stalo postupem času místo. Fyzické místo se stabilní pozicí představující logistickou barikádu vyplývající s bezpečnostní hrozbou. Navíc místo nahlížené jako topofobní, s kterým si informátoři spojují hlavně negativní emoce a pocity.

#### **4.7 Kolektivní paměť informátorů**

Kolektivní paměť hraje ve výpovědích informátorů velmi důležitou roli. Odvíjí se od osobních zkušeností a prožitků, prezentovaného narativu kauzy vyšehradského nádraží v mediálním prostředí, ale je také přejímaná a konstruována způsoby užívání jazyka v promluvách a přemýšlením o zkoumaném prostoru. To můžeme sledovat například v již zmiňované výpovědi Lukáše, který je vystaven vzpomínkám tatínka, které nakonec formují i vzpomínání jeho samotného: *„Vždy jsem s ním (pozn. s tatínkem) polemizoval, že kdyby řešení bylo jednoduché, už by se určitě něco podniklo. Poslední dobou se však k mému naštvání přidala i jakási tátova skepse a přestávám věřit, že by se mohlo najít řešení, které by vyhovovalo co nejširším okruhu lidí.“* I když Lukáš nejprve se svým tatínkem vzpomínkově nesouzněl, po zakoušení stejné zkušenosti v časové dlouhodobosti ho přivedlo ke stejnému pohledu na věc, který je ovlivněn skepsí a pesimismem. Informátor Čeněk ve své výpovědi zaměřil a vzpomínal na jiné hledisko a rovinu problému vyšehradského nádraží, i v jeho případě jde o skepsí či dokonce rezignaci, ale zde vychází spíše z přisuzování ve skupině vzájemně konstruovaného informačního chaosu a z něho vycházejícího nepochopení. Čeněk hovořil o debatách s rodinou, kdy probírali neucelené a



kusé zmínky, kteří členové rodiny, ale i Čeněk, zaznamenali od různých jiných skupin, například profesních. Čeněk i jeho rodina byli ve svých vzpomínkách ovlivněni jistě více skupinami, než jen svojí rodinou. Z perspektivy nahlížení vyšehradského nádraží se však patrně jedná o skupinu jednu. Pokud vezmeme v potaz, že Čeněk v Praze bydlí i pracuje, stejně tak jeho rodina a kolegové jsou tímto vztahem s Prahou nějakým způsobem spojeni, docházím k tomu, že se jejich způsoby vzpomínání a následného interpretování příliš neliší.

Proud kolektivního myšlení okolo vyšehradského nádraží se tak jeví poměrně jednotný a zastoupený větším počtem členů. Nejde totiž jen o mé informátory, ale také o lidi, které jejich vzpomínání ovlivňují a o kterých se explicitně zmiňují. Výpověď informátora Karla pak ukazuje, jak „*geografie a fyzická rovina představují řád zavádějící reprezentace do prostoru*“ (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009) „*Vlastně si ale pamatuju, protože to mě tenkrát rozpálilo do běla, jak zbourali tu malou čekárnu. Ta by odsud nebyla vidět, byla nahoře, jak vedou koleje. To už je ale taky pár let zpátky... Jinak jsem samozřejmě kdysi od někoho zaznamenal, asi z práce, že už se s tím má zase jako něco dít, že se to má řešit. Ale jakoby to vždy utichlo a přešlo se to,*“ a zároveň v druhé části výpovědi prezentuje zprostředkované výpovědi kolegů z práce, které se s identifikovanou kolektivní pamětí (Halbwachs, Namer, a Jaisson 2009) okolo vyšehradského nádraží spojenou s negativitou, pesimismem, nepochopením, konstruováním liminálního významu a topofobické role příliš neliší. Výpověď v Praze krátce žijícího Richarda je naopak dokladem toho, že když ještě k žádné skupině nepatříme, těžko můžeme přináležet k její kolektivní paměti. Richard hovoří o tom, že o kauze z médií nic nezaznamenal a zatím nepronikl ani do kontaktu mezi místními.

## 6.0 Závěr

V předkládané bakalářské práci jsem se snažil formou etnografického výzkumu, metod zúčastněného pozorování a polostrukturovaných rozhovorů a jejich následnou analýzou a interpretací rozkrýt, objevit a identifikovat vazby, které jsou důležité pro konstruování a vyjednávání vztahu informátorů, místních rezidentů a zúčastněných občanů, k sociální a materiální stránce železničního brownfieldu, bývalého nádražního terminálu Praha – Vyšehrad. K prostoru vyšehradského nádraží jsem přistupoval z teoretických pozic urbánní antropologie s důrazem na její lokální perspektivu, humanistické geografie s důrazem na člověka coby aktéra prostoru, z teoretických konceptů místa, prostoru a krajiny a jejich vyjednáváním ve vztahu materiálním a sociálním, hledal jsem možnou dichotomii mezi veřejným a soukromým prostorem a věnoval jsem se i kolektivní paměti informátorů.

Místní obyvatelé konstruují a vyjednávají svůj vztah k vyšehradskému nádraží zejména skrze osobní zkušenosti a každodenním zažíváním prostoru. Jedná se o konflikt z napětí mezi materiálním a sociálním. Informátoři coby místní rezidenti figurují ve výzkumu jako zúčastnění aktéři, kteří prostor pojmenovávají, utvářejí a definují. Informátoři chápou prostor vyšehradského nádraží jako veřejný už jen z hlediska jeho geografické lokality v otevřené ulici. Zároveň si ho však berou „za svůj“ i vzhledem k jejich citovému přináležení, jeho estetické, kulturní a historické hodnotě. To jsou zároveň předpoklady k tomu, že jim na osudu historické budovy a Národní kulturní památky záleží, cítí symbolickou vůli a chtějí k zlepšení, přejí si budoucí využití pro veřejnost z důvodu dlouhodobé upadající kvality života v této lokalitě a volají po různých druzích odpovědnosti za momentální stav, kdy je objekt problémem současně v rovině bezpečnostní, logistické, environmentální a společenskopolitické.

V průběhu výzkumu se ukázalo, že fyzická a materiální stránka zkoumaného objektu není dostatečně komplexní pro pochopení celistvosti nahlíženého problému. Jako klíčová se v tomto smyslu ukázala rovina sociální, která reflektuje přikládané významy a role informátorů a celý výzkumný problém tak v očích informátorů ukazuje jako mnohvrstevnatý. Materiální rovina je v případě vyšehradského nádraží výchozí a podmiňuje roviny další, se sociální rovinou vyjednává, je s ní úzce spojena, avšak zároveň je materialita jen jednou z více rovin, které se vyjednávání a konstruování významů informátorů týkají. Zkoumaný objekt se během interpretace sesbíraných dat vyjevil tedy nejen v rovině materiální a sociální, ale také v rovině politické, environmentální a historicky kulturní. Všechny z těchto rovin mají bezprostřední vliv na život místních rezidentů a jak se ukázalo, informátoři necítí víru v zlepšení, převládá u nich skepse či dokonce rezignace, což však neznamená, že by jim byl prostor lhostejný, protože stále více zasahuje do jejich každodenních životů.

K vytváření pocitových postojů informátorů vedou hodnotící stanoviska, která vycházejí z negativních emocí, které jsou spojeny s celou škálou roviny problematiky vyšehradského nádraží. Osobní zkušenosti a jistá angažovanost a zúčastněnost informátorů, které podmiňují jejich informační znalosti prostoru a jeho historie, jsou předpokladem pro jejich negativní přikládané emoce a nahlížení, které v jejich výpovědích souvisí zejména s liminalitou a topofobií prostoru v očích informátorů. Pro informátory je

prostor vyšehradského nádraží nepříjemný, neurčitý, odpuzivý a nepochopitelný. Tyto negativní přikládané pocity vychází z materiální stránky estetického působení na informátory coby nevhledné ruiny, která hyzdí své blízké okolí, ale také z její momentální role ve veřejném prostoru, tedy coby logistické barikády a bezpečnostního ohrožení. Proud těchto emocí vychází i z rozčarování nad dlouhodobě opuštěnou budovou a nevyužitým potenciálem. Negativní emoce vychází i z roviny společenskopolitické, kdy informátoři ve svých výpovědích reflektují neuchopitelnost, nepochopitelnost a chaotičnost kauzy s ohledem na její dlouhodobost a neřešení v jejich očích. Všechny z těchto aspektů a užitých narativů jsou pak součástí kolektivní paměti, která ve výpovědích informátorů tvoří jednu skupinu, bez ohledu na sociodemografické údaje nebo jiné rozdělovací ukazatele.

Jako velmi nosná se v průběhu interpretace ukázala dichotomie mezi chápáním veřejného a soukromého prostoru. Informátoři totiž na jednu stranu reflektují soukromý aspekt, že je objekt v majetku soukromého majitele a že je kvůli své bezpečnostní hrozbě prakticky nepřístupný. Na druhou stranu však budovu i prostor kolem ní vnímají jako součást prostoru veřejného, její geografickou lokaci v otevřené ulici, zábořem veřejného chodníku kvůli bezpečnostní hrozbě a celkově symbolickém narušování harmonie ulice. Absence či omezování veřejného prostranství pak přímo ovlivňuje kvalitu života místních rezidentů, protože nedochází k plnění běžných funkcí veřejného prostoru. Veřejný a soukromý prostor je tak v příkladu vyšehradského nádraží v přímém rozporu, z čehož nakonec vzniká jakýsi hybridní meziprostor, který neplní ani jednu z potenciálních pozitivních funkcí. Prostor vyšehradského nádraží se tak v průběhu času stal spíše místem, kterému se všichni vyhýbají.

Nepochopitelnost, chaotičnost a absurdita kauzy v očích informátorů vede primárně k jakési neurčité odpovědnosti. Ne v tom smyslu, že by informátoři nikoho nevinili, spíše naopak. Neviní však nikoho konkrétního a při výpovědích se obrací k někomu abstraktnímu a neurčitému. Odpovědnost politických zástupců pak v interpretovaných výpovědích informátorů vede k více faktorům. Jednak je to přisuzovaná kulturní a historická hodnota, která se přímo váže na fakt, že jde o Národní kulturní památku. Dále je to aktuální estetické působení objektu, které symbolicky snižuje úroveň lokality ulice Svobodova. V neposlední řadě je to přímé bezpečnostní ohrožení a nakonec také problematika environmentální ve smyslu poškozování životního prostředí. Odpovědnost majitele v interpretovaných výpovědích souvisí pouze s bezpečnostním ohrožením a poškozováním životního prostředí. Druhy odpovědnosti nevyházejí jen z výpovědí informátorů, ale jsou součástí jednotné kolektivní paměti a jsou také definovány mediálním narativem, který je používán při tématu nádraží Praha – Vyšehrad.

Přidružená témata, která se dílčími způsoby pojí s vyšehradským nádražím, jako squatting, krize bydlení a bezdomovectví, jsem identifikoval zejména během zúčastněného pozorování. Bohužel musím touto cestou uznat, že se mi je nepodařilo vhodným způsobem implementovat do tematických okruhů mých polostrukturovaných rozhovorů a když jsem se jich zkusil nějakým způsobem dotknout, při pročítání transkriptů jsem vyhodnotil, že to působí dost nuceně a sugestivně. Nevznikly mi tak bohužel relevantní výstupy, které bych mohl nějakým způsobem interpretovat. Beru to jako poučení pro svoji nezkušenost, na

první pohled mi to působilo lákavě a jednoznačně, nicméně patrně jsem to dostatečně nepromyslel, což se začalo projevovat až v procesu výzkumu. Vnímám to jako jednu ze slepých ulic svého výzkumu.

Jako hlavní přínos své práce nicméně vnímám rozkrytí konstrukce významů přisuzovaných vyšehradskému nádraží, z kterého vyplývá velmi barvitá a rozmanitá škála přístupů k jeho problematice. Jde o uvědomění si a představu, co všechno jedna opuštěná budova může působit lidem, kteří v její blízkosti žijí a jak se musí cítit, když se jim v novodobé historii České republiky prakticky třicet let slibuje z různých společenských kruhů, že se problém vyřeší. Jde o problém nejen této ulice nebo městské části, ale minimálně symbolicky i o problém celé Prahy. Za tu dobu se již vytvořila jednoznačná kolektivní paměť místních rezidentů, která základním předpokladem liminálního a topogobického nahlížení na prostor, ve kterém paradoxně sami žijí. Zároveň při konstrukci významů probíhají dichotomie mezi materiálním a sociálním a veřejným a soukromým. Nádraží Praha – Vyšehrad by si jistě zasloužilo lepší osud.

## Literatura

- Augé, Marc, Jitka Uhdeová, Ivana Holzbachová, a Jarmila Vojtová. 1999. *Antropologie současných světů*. Brno: Atlantis.
- Bender, Barbara. 2002. „Time and Landscape”. *Current Anthropology*, 9 stran.
- Buttimer, Anne. 1976. „Grasping The Dynamisms of Lifeworld”. *Annals of the Association of American Geographers*, 15 stran.
- Cloke, Paul J., Chris Philo, a David Sadler. 1991. *Approaching human geography: an introduction to contemporary theoretical debates*. 2. print. Mappings society, theory, space. New York: Guilford Press.
- De Certeau, Michel, a Steven Rendall. 1988. *The Practice of Everyday Life*. První. Berkeley, California: University of California Press.
- Gibas, Petr, a Karolína Pauknerová. 2009. „Mezi pravěkem a indusťriállem: Několik poznámek k antropologii krajiny”. *Český lid*, 131–46.
- Gmelch, George, ed. 2010. *Urban Life: Readings in the Anthropology of the City*. 5th ed. Long Grove, Ill: Waveland Press.
- Goffman, Erving, a Milada McGrathová. 1999. *Všichni hrajeme divadlo: sebezprezentace v každodenním životě*. Praha: Nakladatelství Studia Ypsilon.
- Halbwachs, Maurice, Gérard Namer, a Marie Jaisson. 2009. *Kolektivní paměť*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- Haluzík, Radan, ed. 2020. *Město naruby: vágní terén: vnitřní periferie a místa mezi místy = City inside out: terrain vague, inner periphery and places in-between*. Vydání první. Praha: Academia.
- Hroch, Miroslav, Peter Salner, Róža Godula-Węclawowicz, a Blanka Soukupová. 2012. *Úvod do urbánní antropologie*. První. Praha: Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze.
- Kadeřábková, Božena, a Marian Piecha. 2009. *Brownfields: jak vznikají a co s nimi*. Praha: C.H. Beck.
- Křišťuf, Petr, Tereza Zíková, Lucie Čulíková, Gabriela Fatková, Petr Gibas, Ondřej Malina, Karolína Pauknerová, Ondřej Švejcar, a Tomáš Urban. 2015. *Výzkum krajiny: vybrané antropologické a archeologické metody*. Plzeň: Katedra antropologie, Fakulta filozofická, Západočeská univerzita.
- Krykorková, Zuzana. 2008. „Veřejné prostranství - součást kvalitního života”. In *Veřejná prostranství: veřejné prostory, sídelní zeleň, krajina v územním plánování*. Brno: Ústav územního rozvoje.
- Kuráž, Václav. 2011. *Construction on Brownfields: Výstavba Na Brownfields*. Editoval České vysoké učení technické v Praze. První. Prague.
- Mácha, Přemysl. 2010. „Krajiny antropologie a antropologie krajiny”. *Český lid*, 21 stran.
- Matějů, Martin. 2013. „Město a veřejný prostor”. *Český lid*, 3 strany.
- Novotná, Hedvika, Ondřej Špaček, a Magdaléna Šťovíčková-Jantulová. 2019. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. První. Praha: Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze.
- O’Hanlon, Michael, a Eric Hirsch. 1995. *The Anthropology of Landscape: Perspectives on Place and Space*. Oxford Studies in Social and Cultural Anthropology. Oxford: Clarendon Press Oxford University Press.
- Pospěch, Pavel. 2013. „Městský prostor: interpretativní přístup”. *Sociologický časopis*, 75–100.
- Ritschelová, Iva, ed. 2006. *Politika životního prostředí: vybrané kapitoly*. Vyd. 1. Environmentální management 9. Ústí nad Labem: Univ. J.E. Purkyně.

- Rodman, Margaret C. 1992. „Empowering Place: Multilocality and Multivocality". *American Anthropologist*, 16 stran.
- Soukup, Václav. 2011. *Antropologie: teorie člověka a kultury*. Praha: Portál.
- Soukupová, Blanka, ed. 2013. *Cesty urbánní antropologie: tradice - nové směry - identita*. 1. vyd. Urbánní studie 4. Praha: Fak. Humanitních Studií Univ. Karlovy v Praze.
- Šilhánková, Vladimíra. 2003. *Veřejné prostory a život města: sborník příspěvků konference Brno 24. října 2002*. Brno: Vysoké učení technické, Fakulta architektury, Ústav teorie urbanismu.
- . 2007. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice.
- Toušek, Václav, Josef Kunc, a Jiří Vystoupil. 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.
- Tuan, Yi-Fu. 1979. *Space and Place: The Perspective of Experience*. 2. print. Minneapolis: Univ. of Minnesota Pr.
- . 1990. *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values ; with a New Preface by the Author*. Morningside ed. New York, NY: Columbia Univ. Press.
- Turner, Victor. 1995. *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. 3., Transaction print. New Brunswick: Aldine Transaction.
- Zukin, Sharon. 2000. *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. Berkeley, Calif.: University of California Press.

## Mediální zdroje

Pražské nádraží Vyšehrad zřejmě půjde do dražby, je na něj uvalena exekuce | Radio Prague International. Zprávy z České republiky | Radio Prague International [online]. Copyright © 1997. Dostupné z: <https://cesky.radio.cz/prazske-nadrazi-vysehrad-zrejme-pujde-do-drazby-je-na-nej-uvalena-exekuce-8724349>

„Už toho máme opravdu dost.“ Praha 2 podala trestní oznámení na vlastníka budovy nádraží na Vyšehradě | iROZHLAS - spolehlivé zprávy. iROZHLAS - spolehlivé a rychlé zprávy [online]. Copyright © 1997. Dostupné z: [https://www.irozhlaz.cz/zpravy-domov/nadrazi-praha-vysehrad-pamatka-budova-vyvlastneni\\_2010162232\\_onz?fbclid=IwAR1D7Iz7HjB7UmpimrHb2ygsjGTvCfkliJOpJdCd8YB-xMv0\\_LTlatukG2A](https://www.irozhlaz.cz/zpravy-domov/nadrazi-praha-vysehrad-pamatka-budova-vyvlastneni_2010162232_onz?fbclid=IwAR1D7Iz7HjB7UmpimrHb2ygsjGTvCfkliJOpJdCd8YB-xMv0_LTlatukG2A)

Praha jedná o koupi nádraží Vyšehrad. Zvažuje umístění Slovanské epopeje - Zdopravy.cz. Zdopravy.cz [online]. Copyright © 2017. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/praha-jedna-o-koupi-nadrazi-vysehrad-zvazuje-umisteni-slovanske-epopeje-43588/>

Komunisticky vyvlastnit, či nechat chátrat? Hřib rozjel anketu o nádraží Vyšehrad - Echo24.cz. Echo24.cz - Názorový deník [online]. Copyright © Echo Media, a.s.. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/SqvFb/komunisticky-vyvlastnit-ci-nechat-chatrat-hrib-rozjel-anketu-o-nadrazi-vysehrad>

Ostuda, která nekončí. Nádraží Vyšehrad se lidem stále drolí na hlavu | ČtiDoma.cz. ČtiDoma.cz - informace, zajímavosti, historie, politika [online]. Copyright © Centa, a.s..

Dostupné z: <https://www.ctidoma.cz/zpravodajstvi/2019-07-24-ostuda-ktera-nekonci-nadrazi-vysehrad-se-lidem-stale-droli-na-hlavu-51579>

Nádraží Vyšehrad město nekoupí. Cena „mnohaleté ostudy Prahy“ je vysoká - Pražský deník. Pražský deník - informace, které jsou vám nejbliž [online]. Copyright © cit. 16.06.2022]. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/nadrazi-vysehrad-zeleznicni-stanice-odkup-magistrat-praha2-majitel-cena-20190717.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/nadrazi-vysehrad-zeleznicni-stanice-odkup-magistrat-praha2-majitel-cena-20190717.html)

Hlavní město nádraží Vyšehrad nezíská. Cena je pro Prahu moc vysoká, říká radní Chabr - Aktuálně.cz. Zprávy - Aktuálně.cz [online]. Copyright ©. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/hlavni-mesto-nadrazi-vysehrad-neziska-cena-je-pro-prahu-moc/r~9fad1404a7e411e9ab10ac1f6b220ee8/>

Ruina secesního nádraží Vyšehrad je na prodej | E15.cz. E15.cz - Byznys, politika, ekonomika, finance, události [online]. Copyright © 2001. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/ruina-secesniho-nadrazi-vysehrad-je-na-prodej-1360568>

Nádraží Vyšehrad má šanci na opravu. Památkáři chtějí záruky [online]. Idnes Praha. Dostupné z: [http://praha.idnes.cz/nadrazi-vysehrad-ma-sanci-na-opravu-pamatkari-chteji-zaruky-pqt-/metro.aspx?c=A131209\\_185944\\_co-se-deje\\_row](http://praha.idnes.cz/nadrazi-vysehrad-ma-sanci-na-opravu-pamatkari-chteji-zaruky-pqt-/metro.aspx?c=A131209_185944_co-se-deje_row)

Nádraží Vyšehrad chátrá, k rekonstrukci nelze majitele donutit [online]. Novinky.cz. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/domaci/395929-nadrazi-vysehrad-chatra-k-rekonstrukci-nelze-majitele-donutit.html>

Nádraží Vyšehrad čeká oprava, památkáři projekt kritizují [online]. Pražský Deník. Dostupné z: [http://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/nadrazi-vysehrad-ceka-oprava-pamatkari-projekt-kritizuji-20150427.html](http://prazsky.denik.cz/zpravy_region/nadrazi-vysehrad-ceka-oprava-pamatkari-projekt-kritizuji-20150427.html)

Tady vám spadne kus baráku na hlavu. Praha je vybydlená a chátrá [online]. Metro. Dostupné z: [https://www.metro.cz/mapa-tady-vam-spadne-kus-baraku-na-hlavu-praha-je-vybydlena-a-chatra-10b-/praha.aspx?c=A140630\\_101805\\_metro-extra\\_rab](https://www.metro.cz/mapa-tady-vam-spadne-kus-baraku-na-hlavu-praha-je-vybydlena-a-chatra-10b-/praha.aspx?c=A140630_101805_metro-extra_rab)

Nekulturní památka Vyšehrad [online]. Echo 24. Dostupné z: <http://echo24.cz/a/wTD6M/nekulturni-pamatka-vysehrad>

Nádraží Vyšehrad směřuje k opravě, vyrostou u něj novostavby. Investor má územní rozhodnutí [online]. Pražský patriot. Dostupné z: <https://www.prazskypatriot.cz/nadrazi-vysehrad-smeruje-k-oprave-vyrostou-u-nej-novostavby-investor-ma-uzemni-rozhodnuti/>

Praha 2 už se nebrání novostavbám u nádraží Vyšehrad [online]. Česká televize. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1064826-nad-nadrazim-vysehrad-se-stahuji-mracna>

Nádraží Vyšehrad: symbol byrokratických tahanic se mění v ruinu. Přejde koncem ledna změna? [online]. Reflex. Dostupné z: <http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/44616/nadrazi-vysehrad-symbol-byrokratickych-tahanic-se-meni-v-ruinu-prijde-koncem-ledna->

[zmena.html](#)

Praha 2 nesouhlasí s návrhem zástavby u nádraží Vyšehrad [online]. Česká televize. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1412032-praha-2-nesouhlasí-s-navrhem-zastavby-u-nadrazi-vysehrad>

Pražským nádražím nepomáhá ani památková ochrana [online]. Novinky.cz. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/147985-prazskym-nadrazim-nepomaha-ani-pamatkova-ochrana.html>

Cenné nádraží na Vyšehradě mají nahradit kanceláře [online]. Novinky.cz. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/144068-cenne-nadrazi-na-vysehrade-maji-nahradit-kancelare.html>

Nádraží Vyšehrad přestaví architekt Kotík [online]. Týden.cz. Dostupné z: [https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/nadrazi-vysehrad-prestavi-architekt-kotik\\_52122.html](https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/nadrazi-vysehrad-prestavi-architekt-kotik_52122.html)

Nádraží Vyšehrad se možná brzy dočká rekonstrukce [online]. Česká televize. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1458719-nadrazi-vysehrad-se-mozna-brzy-docka-rekonstrukce>

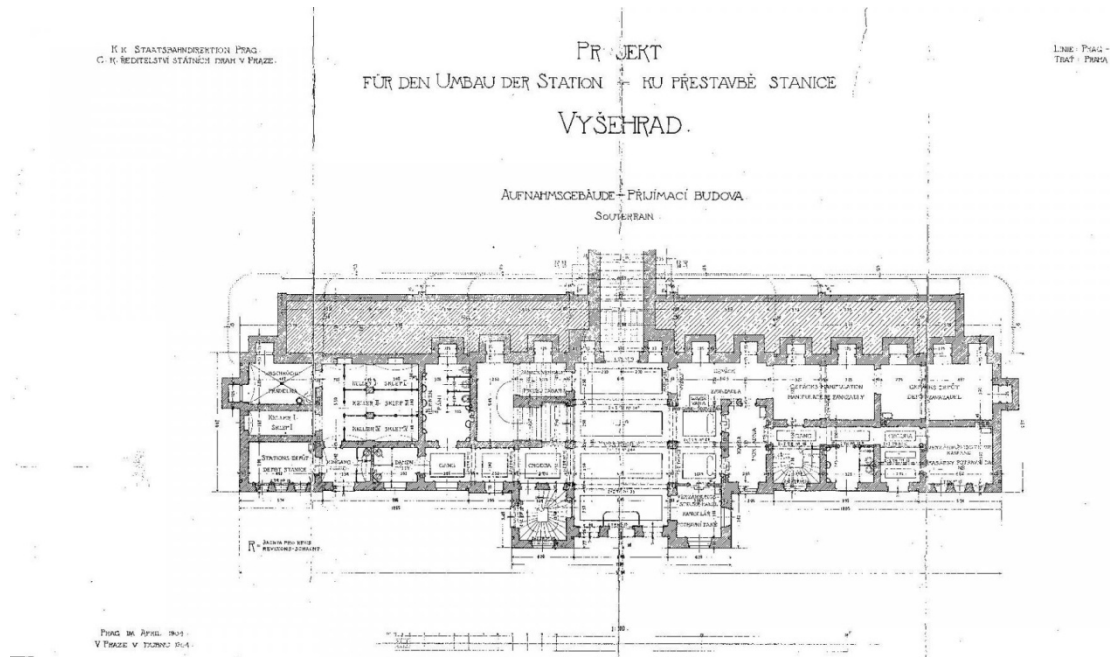
Oprava nádraží Vyšehrad začala nelegálním kácením [online]. Pražský deník. Dostupné z: [https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/opravanadrazi20080226.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/opravanadrazi20080226.html)

Historická budova nádraží Vyšehrad je na prodej [online]. Novinky.cz. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/114776-historicka-budova-nadrazi-vysehrad-je-na-prodej.html>

Pomalá smrt vzácné památky pod taktovkou ČD [online]. Idnes.cz. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221\\_143150\\_igcechy\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221_143150_igcechy_tom)



## Příloha



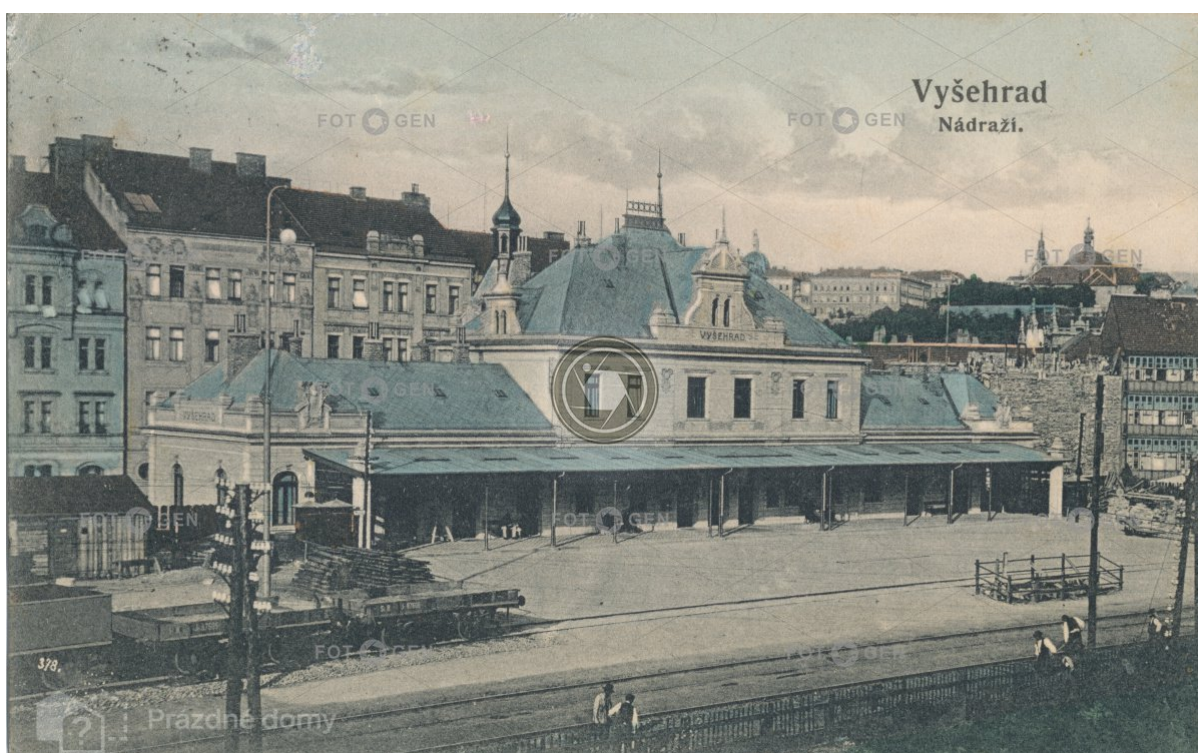
Příloha 1 Projekt přestavby na novou secesní budovu terminálu nádraží Praha - Vyšehrad, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 2 Nádraží Praha - Vyšehrad jako novostavba v roce 1904, autor fotografie neznámý, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 3 Dobová fotografie z jižní strany od kolejí, autor fotografie neznámý, zdroj: Prázdnédomy.cz



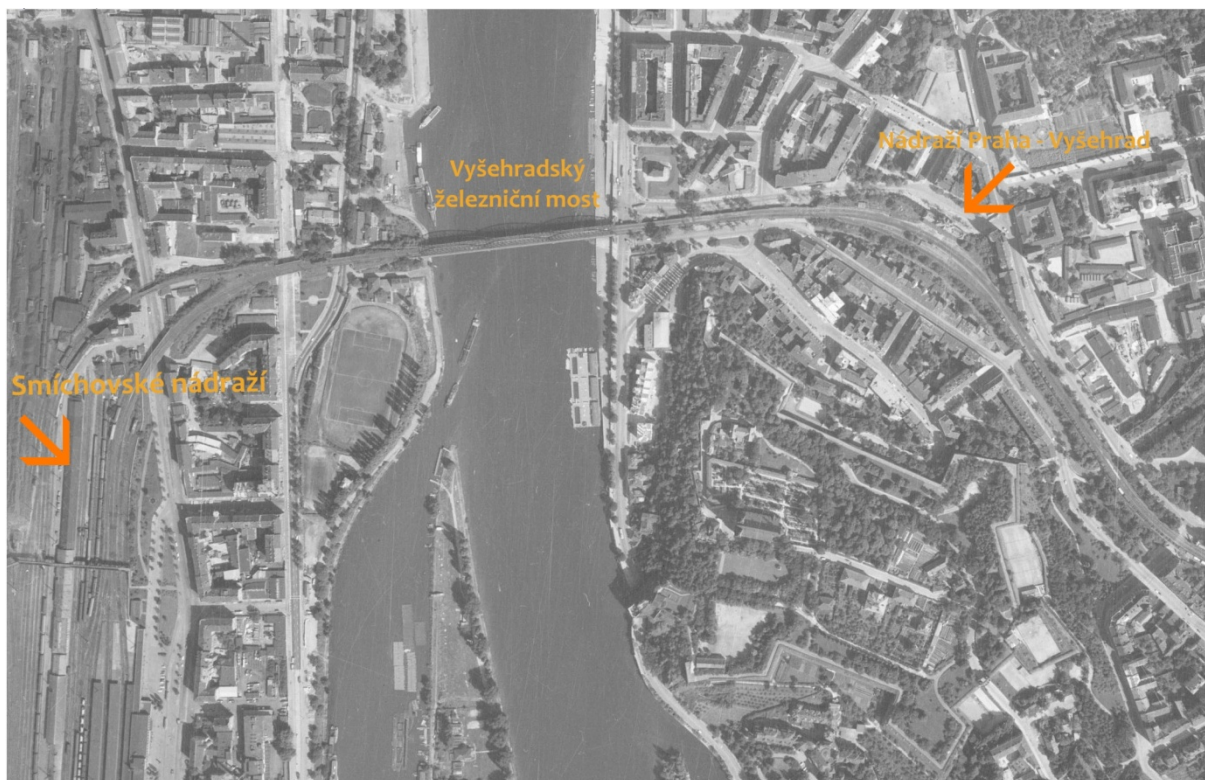
Příloha 4 Secesní nádražní budova z jižního pohledu od kolejí, 1910, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 5 Vítání a hoštění vojáků v roce 1914, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 6 Fotografie z třicátých let 20. stoletím pohled ze Svobodovy ulice, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 7 Letecký snímek z roku 1966, tedy z doby, kdy už vyšehradské nádraží 6 let nefungovalo pro cestující, zdroj: Institut městského plánování



Příloha 8 Letecký snímek o třicet let později, z roku 1996, zdroj: Institut městského plánování



Příloha 9 Letecký snímek o dalších 20 let později, z roku 2016, zdroj: Institut městského plánování



Příloha 10 Vyšehradské nádraží v roce 2013, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 11 Střecha vyšehradského nádraží 2013, zdroj: Prázdnédomy.cz



Příloha 12 Nádraží v roce 2018, zdroj: Prázdnédomy.cz



Přiloha 13 Nádraží v roce 2018, zdroj: Prazdnédomy.cz



Přiloha 14 Nádraží v roce 2022, zdroj vlastní



Příloha 15 Nádraží v roce 2022, zdroj vlastní



