

Oponentský posudek na magisterskou práci Kristýny Klodnerové *Apropriace ve veřejném prostoru jako způsob zkvalitnění života ve městě: na příkladu z Prahy*

Předkládanou práci hodnotím stupněm 3, tedy jako *dobrou*.

Teoretická část práce, tvořící zhruba polovinu rozsahu celého textu, je standardním "povinným" úvodem do problematiky, který sice neobsahuje závažné chyby, ovšem za tu cenu, že sám o sobě nepředstavuje akademicky relevantní analýzu. Autorka pracuje s natolik omezeným, a tedy spíše hrubě orientačním, okruhem autorů a textů, aby nabídla přínosnou analýzu současného zaměření městské antropologie či rozvinula a kriticky interpretovala myšlenky zvolených autorů, stejně tak tato část nemá ambici rozvinout vlastní metodologii či nabídnout originální metodické stanovisko. Autorka jednoduše velmi obecně, až vágně vytyčí okruh, ve kterém se hodlá pohybovat; nic více, nic méně.

Tato vágnost posléze přerůstá i do obsahových či metodologických pochybení; kapitola 3.2, věnovaná apropriaci umění, je takto v kontextu práce vlastně zbytečná, což je nicméně spíše kosmetická vada. Závažnější je naopak rozvolnění akademického přístupu na str. 14 a 16, na kterých autorka vágně poukazuje na "některé teoretické přístupy" či "všechny možné definice prostorů"; v rámci magisterské práce by měla tyto přístupy a definice citovat, aby prokázala, že se nejedná o klamavý rétorický obrat, tedy že autorka skutečně ví, o čem mluví. Toto je zároveň navrhovaná otázka k obhajobě: *jaké přístupy a definice měla autorka na mysli?*

Jakýmsi zrcadlovým protipólem je spolehnutí se na samo o sobě diskutabilní dokument *Plán* režiséra Benjamina Tučka; jedná se sice opticky o jedinou stranu (č. 50), nicméně v kontextu záměrů práce tento dokument vlastně nahrazuje chybějící analýzu, kterou měla autorka provést sama. Autorka sice několikrát odkazuje na *Manuál tvorby veřejných prostranství*, nicméně příznačně pouze velice obecným způsobem; navíc zcela pomíjí již existující návrh na restrukturalizaci územního plánu Prahy (který sice není vydán, ale stačilo by do Institutu rozvoje a plánování hl. m. Prahy zavolat), který se její problematiky bytostně dotýká (autorka na tento plán mimochodem naráží na str. 57), stejně tak pomíjí platný územní plán a strukturu města, který prostory a místa podstatně určuje. Bez podobné, byť jen částečné analýzy, však práce stojí na vodě, neboť namísto konkrétního rozboru situace a možných řešení nabízí buďto jen ryze obecné a ve výsledku nepodstatné, nebo ryze intuitivní pojetí míst a prostor.

Tím už se dostáváme ke skutečně problematické praktické části práce, která jednoduše není praktická, jinými slovy namísto relevantního výzkumu představuje spíše osobní esej; zde se omezím jen na ilustrativní příklady: pakliže se autorka věnuje akcím Auto*Matu (cyklojízda), pak vlastně úplně pomíne vlastní účel této *demonstrace* (k čemuž by musela skutečně provést analýzu dopravní situace Prahy a její skutečně drastický vliv na veřejný prostor) a de facto se omezí na pojetí této akce v perspektivě osvojení míst. Kromě pasáží, které do magisterské práce jednoduše nepatří, například:

"Již od samého příchodu na místo srazu bylo patrné, že zájem o tuto akci je velký. Před kostelem na náměstí Jiřího z Poděbrad bylo možné pozorovat různorodé skupinky lidí i jednotlivce, jak se postupně shromažďují, posedávají, baví a netrpělivě očekávají start." (Str. 60)

je zarážející závěr, ke kterému autorka dochází. Pakliže použije Augého termín ne-místa na magistrálu (a to prostřednictvím ne zcela plausibilní paralely: *"Ne-místa jsou podle něj produktem nadmodernity, která se vyznačuje zrychlováním historie, zmenšováním prostoru a individualizací vztahů. Nárůst automobilové dopravy je svým způsobem také zrychlujícím, individualizujícím prvkem zmenšující prostor"*, str 64), následuje tuto paralelu hodnocením akce coby *"společenské události, která umožňuje zažít ulice města zcela jiným způsobem, zaplnit je alespoň na chvíli životem, který je jindy vytlačován automobily."* Znovu opakují, že jakákoli analýza jak vlastního okolí magistrály, tak jejího konkrétního vlivu na spádovou oblast chybí. Autorka tímto - ať už vědomě či nikoliv - dochází vlastně k apelu, že by se magistrála měla stát *místem*, což je až absurdní.

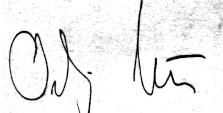
Problém přece není v tom, že magistrálu a silnice zabírají auta - problém je ve způsobu, jakým tyto tepny strukturují prostor, jehož se stávají nevhodnou gramatikou. Jakkoli asi chápu, kam autorka spíše emotivně míří, chybějící analýzu nahrazují pouze obecné soudy typu *"Čím větších dosahuje komunikace rozměrů, tím více veřejný prostor odlidštuje a tím více se vzdaluje jeho ideálu"* (str. 64), které nemají žádnou vypovídající hodnotu. Za vše hovoří opět fakt, že autorka srovnává jen obtížně srovnatelná města - Amsterdam, Kodaň a Prahu (str. 65, 66). Sice dodá, že se cyklistika liší město od města, ale ve výsledku překládá kritiku Prahy založenou nikoli na analýze města, ale de facto na skutečnosti, že cyklistika v Praze nefunguje tak dobře, jako v Kodani či Amsterdamu.

Co se týče dalších příkladů, situace se opakuje, přičemž náznak výzkumu na str. 98-99 nepovažuji za relevantní a vlastně nemohu akceptovat jeho vypovídající ambici; pokud autorka tvrdí, že *"zároveň se tímto mikroprojektem potvrdilo, že přisvojovat si místa ve veřejném prostoru Prahy na úrovni jednotlivce je možné i legální cestou, kdy úřady nemusí být vždy v tomto procesu překážkou"*, pak vlastně neříká nic jiného, než alibistické *nemusí/může*, nadto odpovědi několika desítek respondentů a provedení jednoho konkrétního projektu technicky nemůže fungovat jako *pars pro toto* pro celé, různorodé město. Disponuje autorka nějakou relevantní statistikou či souborem analogických projektů? Dokáže shrnout celkovou situaci v Praze na základě konkrétních údajů?

Jako poslední příklad cituji celý odstavec ze str. 90: *"Za podstatný významotvorný prvek celého prostoru považují ohniště, které výrazně zvyšuje sociabilitu místa. Je pomyslným centrálním bodem, kde se mohou potkávat a dostávat do kontaktu zcela cizí lidé, mohou zde navazovat vztahy, komunikovat, nebo naopak jen přihlížet okolnímu dění. Tím, že zde vzniká potřeba udržovat oheň, aby nevyhasl, a tato činnost není nijak organizovaná, musí se lidé, kteří se navzájem neznají, domluvit mezi sebou, jak budou postupovat, např. rozdělit si role, kdo přinese dřevo, kdo bude přikládat, jak chtějí mít oheň silný apod. Přítomnost volně přístupného ohniště ve veřejném prostoru, považují v rámci celé Prahy za unikátní."*

Opět mi uniká akademický přínos celé kapitoly, přičemž příznačně chybí jakákoli relevantní analýza Karlína jako specifické, po povodních dynamicky se *transformující* čtvrti (se všim, co tato transformace přináší, včetně proměny veřejného prostoru). Autorka pouze vágně shrnuje povahu čtvrti, a tak se nutně omezuje na variace konstatování, že *"celá neudržovaná přírodní plocha Rohanského ostrova a částečně udržovaná zeleň v Přístavu 18600 působí jako protipól k nově vzniklým budovám"* či k naivním a de facto zavádějícím tvrzením, že *"Přístav 18600 pomáhá vzdorovat proti přílišné komercializaci veřejného prostoru, neboť je prost jakékoliv reklamy"*.

Autorka (viz závěr práce) vlastně dochází k pouhému konstatování, že podobné aktivity či aropriace jsou bohužel způsobem, jak město polidštit, s čímž nelze než souhlasit. Nicméně postrádám analytický přínos práce.


22. ledna 2015
Ondřej Váša