

prezentoval dobový levicový tisk. I přes tuto drobnou výtku se bezesporu jedná o zajímavou publikaci, která v mnoha ohledech překračuje v úvodu vymezený historicko-topografický popis ostravských kolonií.

Andrea Pokludová

Markéta Braun Kohlová:
Cesty městem. O racionalitě každodenního cestování.
 Sociologické nakladatelství
 (SLON), Praha 2012, 283 s.

Autorka se zabývá studiem problému, jak se vědomě (racionálně) rozhodujeme pro konkrétní způsob dopravy ve městě. Kniha přináší velice zajímavou sociologickou analýzu tohoto tématu, ve které autorka kombinuje kvantitativní a kvalitativní přístupy, a její závěry přímo vybízí k úvahám o povaze města.

Kromě lákavého a navýsost aktuálního tématu cestování městem je zajímavé zaměření na racionalitu jednání/chování lidí. V tomto ohledu kniha nejprve odkazuje jednak na práce sociologů Maxe Webera, Alfreda Schütze a Anthony Giddense, ale kromě nich i na odborníky z oblasti ekonomie, například Garry S. Beckera. Nejvíce je diskutován Alfred Schütz, podle kterého racionální jednání vykazuje tyto rysy: je uvážené, plánované, obsahuje volbu mezi alternativami k dosažení cíle, dále je rozumné, logické a předvídatelné. Autorka předpokládá, že volba dopravního prostředku, rutinní, každodenní sociální jednání, je též částečně racionální, avšak racionální ve specifickém smyslu: „Za racionální stačí považovat pouze pravidla uložená na základě předchozích zkušeností v přírůčném vědění a způsob, jakým jsou příslušná

pravidla uplatňována na analogické situace“ (s. 59).

V kvantitativní části výzkumu autorka pracovala s modelem náhodného užítku. Výzkum je založen na vzorku 1.723 respondentů z 8 českých měst. Cílem bylo zodpovědět otázku, čím lze u respondentů vysvětlit volbu dopravního prostředku u pravidelných cest. Výzkum ukázal, že volbu dopravního prostředku ovlivňuje řada omezení: finanční a časová, dále dostupnost automobilu/ů v domácnosti, rozsah či kvalita služeb MHD, vybavenost bydliště obchody a službami a typ zaměstnání respondenta – je-li pro respondenta nutná flexibilní mobilita (s. 114n.). Kvalitativní část výzkumu se soustředila na vztah změny bydliště a volby dopravního prostředku. Prostřednictvím celkem 19 interview byla získána data od obyvatel čtyř českých městských aglomerací, kteří se v posledních dvou letech přestěhovali, přičemž respondenti referovali i o ostatních členech domácnosti. Změna bydliště zachycená v těchto rozhovorech byla následující: 11 z celkem 19 domácností se přestěhovalo do širšího centra města nebo v rámci centra, 8 se přestěhovalo na předměstí nebo v rámci předměstí (s. 175n.). Analýza rozhovorů ukázala mimo jiné čtyři typy přístupu k důležitosti dopravní dostupnosti a volbě dopravy: chci to mít blízko a nejen na tramvaj (I), na místě nezáleží – stejně jedu autem (II), co se dá dělat – budu muset autem (III) a jedu autem – přestože to mám blízko (IV).

Na základě výsledků těchto výzkumů (kapitoly IV a V) došlo k revizi ústředního pojmu, tj. racionality každodenního cestování, a výsledkem bylo jeho diferencování do tří sfér, kde výše zmíněné čtyři typy dělí autorka podle os město – suburbie a habitus – racionalita (schéma na s. 217). Pojem

racionality se tak diferencoval na racionalitu volby dopravního prostředku na základě omezení (finančního, typ Ib – mít to blízko z ekonomické nutnosti a dopravní dostupnosti, typ III), na sféru konzistentního životního stylu (volba bydliště a typu dopravy, typ Ia – mít to blízko kvůli preferovanému městskému stylu života a typ IIa – dům a auto mám, protože preferuji suburbánní životní styl) a na sféru nereflektovaného zvyku, součásti habitu (typ IV a typ IIb – na místě nezáleží, stejně jedu autem). Výsledky takového výzkumu je možné využít pro změnu negativního a paralyzujícího trendu narůstající automobilové dopravy ve městech. Autorka uvažuje ve třech rovinách podle výše zmíněných sfér racionality: srovnání dopravních alternativ v souvislosti s individuálními, ekonomickými a pracovními omezeními (1), ochota mnoha lidí bydlet v suburbii s horší dopravní dostupností i úrovní služeb (2) a zvyk používat auto bez ohledu na okolnosti (3).

U prvního případu autorka na základě výsledků šetření uvažuje o možnosti rozšíření motivačních a regulačních opatření – mýtné v centrech, nižší dostupnost parkování v centru, zpomalení dopravy může snížit atraktivitu individuální automobilové dopravy ve městech, u finančních regulací však varuje před možnými dopady na slabší sociální vrstvy ve městech, kde není dobrá možnost alternativní dopravy. V druhém případě výzkum odhaluje, že atraktivita suburbii spočívá především v nízké ceně pozemků. Území s nízkou úrovní služeb a dostupnosti hromadné dopravy pak rezidenty donutí cestovat komplikovaně a nejčastěji pak individuálně. Nejtěžší možnost změny je pak změna habitu ve třetím případě. Výzkum však ukázal, že podstatná část respondentů se rozhoduje s ohledem

na možné alternativy a jejich chování je tedy možné regulativy a pobídkami změnit (s. 232–235). V epilogu pak autorka varuje před trendem suburbánní výstavby, pro niž je typická špatná kvalita zástavby i množství dostupných služeb a která souvisí s upadáním městských center. Tyto trendy dává do souvislosti s normativními vzory chování (či diskurzy) (srov. analýzu reprezentací suburbie ve filmu, kde suburbie slouží zároveň jako označované i označující; L. Galčanová – B. Vacková: „Líp jste si ani vybrat nemohli!“ Reprezentace suburbanizace v americkém filmu.“ Pp. 187–215 in B. Vacková – L. Galčanová – S. Ferenčuchová (eds.): *Třetí město*. P. Mervart, Červený Kostelec – Brno 2011) i do souvislosti s cenovou politikou, kdy samostatně stojící dům se zahradou má stejnou cenu jako menší byt v centru. Na konci knihy pak autorka konstatuje, že snahami o zvýšení rychlosti na silnicích uvnitř měst a stavbou tunelů se v dlouhodobém horizontu dopravní situace ani úpadek (deurbanizace) center měst nevyřeší, na rozdíl od řízené poptávky po dopravě, která by situaci zlepšila (s. 240–241).

Přejdeme nyní k diskusi knihy. Jestliže podle Alfreda Schütze vykazuje racionální jednání rysy jako uváženost, plánovanost, volba mezi alternativami, rozumnost, logičnost a předvídatelnost, hledala bych i jiné motivy, proč obyvatelé měst volí ten který způsob dopravy. Nemám pochyb o tom, že finanční, časové a pracovní omezení jsou pro volbu dopravního prostředku klíčovými faktory, ale napadá mne, že dalšími stejně důležitými motivy mohou být pozitivní nebo negativní asociace, které daný způsob dopravy vyvolává, například strach nebo libost. Někdo může mít strach projíždět určitou lokalitou, a proto volí jiný způsob dopravy – např. na kole bych se bál(a), ale

v trolejbusu se cítím bezpečně, pěšky bych večer domů nešel (nešla), ale když jedu autem, tak se cítím bezpečně, nebo na téhle zastávce bych se večer bál(a) čekat. Dalším motivem volby dopravy může být prostě záliba v určitém typu cestování – např. autobusem by to bylo rychlejší, ale raději jedu vlakem, nebo obliba nějaké trasy – metrem bych mohl(a), ale raději pojedu tramvají, protože se ráda dívám na domy v centru. Další z racionálních voleb dopravy může být dostatek nebo nedostatek nízkopodlažních spojů – pro matky s dětmi nebo pro hůře pohyblivé může být auto lepší variantou, ačkoli musí čelit dopravní zácpě a těžkostem s parkováním, nemluvě o vysokých nákladech, není-li nízkopodlažních spojů dost. Využití určitého druhu dopravy může být také motivováno např. zálibou ve čtení – rád(a) si cestou do práce něco přečtu, nebo při jízdě na kole či v autě, které autorka zmiňuje jako spíše využívané muži bez ohledu na sociální postavení respondenta – rád cestou soupeřím sám se sebou, mám rád pocit, že ovládám svůj stroj apod. Volba dopravního prostředku je také ovlivněna faktory jako nesnesitelné nebo příjemné zvuky a pachy, příjemný výhled, špinavé sedačky a milá či nepříjemná společnost ostatních cestujících. Pro konstrukci hypotéz i pro otázky v interview bych uvítala tázání se i po motivech výše uvedeného typu, je však možné, že tento posun je dán odlišnými teoretickými platformami autorky knihy a autorky tohoto textu (sociologie x antropologie). Naopak myšlenka, že suburbie a na ně napojený životní styl slouží jako prostředek deurbanizace a smrti měst, která je implicitně přítomna v celé knize, rezonuje velmi dobře se současnou antropologií města a sledováním vývoje našich měst v nedávné minulosti i dnes.

V amerických suburbiích typu „urban sprawl“ čili „sídelní kaše“ bylo doloženo, že kromě dopravních kolapsů způsobují i více znečištění na osobu. Města se stále rozrůstají, více než polovina světové populace žije ve městech, tím více je alarmující upadání center měst a jejich celkový rozvrat. Ve světovém měřítku se struktura měst radikálně mění. Minimálně od devadesátých let je tématem ekonomie, urbanismu i společenských věd snaha o revitalizaci městských center a o „urbanizaci“ suburbií a právě v této souvislosti je analýza každodenního cestování v našich městech velice důležitým, řekla bych i klíčovým úkolem. Jak je uvedeno výše, výzkumy publikované v knize *Cesty městem* jsou velice inspirativní, proto bych se na závěr tohoto textu věnovala krátce i jim. O pohybu městem můžeme uvažovat jako o určitém dvojsměrném pohybu: město formuje možnosti pohybu po městě, ale i zvolené způsoby dopravy po městě jeho prostor formují (srov. argumentaci Michela de Certeaua k taktikám a strategiím – *The Practices of Everyday Life*. University of California Press, Berkeley 1984; pro přehled plánování městského prostoru např. B. Vacková: „Co možná nejvíce světla, vzduchu, radosti a jednoduchosti... : Prvky utopického myšlení v historii městského plánování.“ *Sociální studia* 2006, 2: 97–115). V této perspektivě zaznívá varování před nekontrolovaným růstem suburbií ještě silněji. Vůle některých lidí bydlet v nových předměstích a využívat maximálně k dopravě osobní automobil na jedné straně a na straně druhé chabá podpora pro dopravu pěší, cyklistickou a železniční ve srovnání s automobilovou nasvědčuje, kam směřuje současný vývoj. Výstavba silniční infrastruktury, tunelů apod., která slouží lepší průjezdnosti měst,

mj. usnadňuje také individuální automobilovou dopravu a možná i podporuje volbu použití auta namísto hromadné dopravy. Tato výstavba kromě fyzického prostředí strukturuje i prostředí sociální a často zneumožňuje v místě jakoukoli další alternativu, například pohyb pěších.

Zakoušíme-li prostor města dominantně jako prostor projížděný, pak se zcela vytrácí peripatetický smysl místa, tj. smysl, který místo získává, když jím procházíme a tělesně ho zakoušíme, který je člověku nejpřirozenější. Volba toho, jakým dopravním prostředkem se budeme pohybovat, zásadním způsobem určuje, jaká naše města budou. Podobně uvažuje i Tim Edensor, který vidí města jako fluidní prostory, jejichž smysl se musí neustále vyjednávat a vybojovávat mezi všemi aktéry („Moving through

the City.“ Pp. 121–140 in D. Bell – A. Had-dour (eds.): *City Visions*. Longman, London 2000). Zde bych souhlasila s autorkou, že je na místě možnost promyšleného systému pobídek pro využití dopravy hromadné či, doplnila bych, i dopravy na kole nebo pěší, jako alternativa k individuálním jízdám automobilem.

Závěrem je třeba zdůraznit, že kniha *Cesty městem* velice zdařile rozkrývá podobu každodenního cestování po městě a jeho motivy. Na poli českého společenskovedního výzkumu se práce tohoto rozsahu objevuje v knižní podobě poprvé. Snad budou následovat další výzkumy orientované tímto směrem, a možná někdy v budoucnu přispěje tento výzkum i ke zvratu negativních trendů, jako je zahlcení měst auty a úpadek městských center.

Karolína Pauknerová