



Recenze

Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen, Henrik Gudmundsson (eds.): *Social Perspectives on Mobility*

Ashgate Publishing, 2005, 221 s. ISBN 0-7546-4456-1.

Alexandr Pešák

Pojem „mobilita“ – nikoliv v tradičním smyslu sociální mobility, nýbrž ve smyslu pohybu lidí, věcí a informací v prostoru – se stal v sociologické terminologii frekventovanějším zejména od té doby, co se sociologická produkce začala věnovat fenoménu globalizace. Rozšíření tohoto pojmu je spjato s autory jako Paul Virilio, David Harvey, Zygmunt Bauman či John Urry. K nejradikálnějším textům zabývajícím se mobilitou, patří Urryho ambiciózní manifest *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the 21st Century*, jenž je pokusem o redefinici samotného předmětu sociologického zkoumání, neboť je zde sociálně jako společnost nahrazeno sociálně konstruovaným pohybem, mobilitou (viz recenzní stať v *Sociálních studiích* č. 1/2005). Urry charakterizuje post-societální fázi globalizované společnosti jako mobilitu – jako toky těl, objektů, informací a obrazů. Publikace *Social Perspectives on Mobility* se pak věnuje především prvním dvěma typům mobility, tj. pohybu lidí a objektů.

Tento sborník představuje kolektivní výstup interdisciplinárního týmu FLUX, jenž působí na katedře Životního prostředí, technologie a sociálních věd na univerzitě v Roskilde. Autoři se nesnaží prosazovat nějakou novou jednotící perspektivu zkoumání dopravy a mobility, ale konstatují, že usilují spíše o to, jít „za logiku jednotlivých disciplín a načerpat novou inspiraci pro dopravní výzkum ze současné sociologie, humánní geografie a politologie či behaviorálních věd a empirického výzkumu“.

Knihy je rozdělena do tří tematicky odlišných částí. Příspěvky v první části se zabývají sociální konstrukcí reality (a vycházejí především z analýz Bergera a Luckmanna) a jejichmi implikacemi pro oblast dopravy a mobility. Individua ve svém každodenním životě konstruují odlišná pojetí mobility, a tato pojetí jsou pak využívána v ospravedlňování a udržování specifických vzorců dopravního chování. Výzkumné příspěvky dále staví na teoretických konceptech pozdní modernity, jako je například Beckovo pojetí reflexivity. První dva články přinášejí poznatky z kvalitativních výzkumů, třetí využívá nové poznatky k úvaze na poli metodologie a filosofie vědy.

V prvním příspěvku zkoumá Thyra Uth Thomsen sociální konstrukce kategorie „bezpečí“ rodičů a jejich vliv na nezávislou mobilitu dětí. Ta se stále více zmenšuje na úkor doprovázení a dovožky dětí osobními automobily, což má za následek mimo jiné zhoršování zdraví dětí či také nárůst rizika pro nedoprovázené děti. Nejčastějším zdůvodněním této tendence je zájem rodičů na bezpečnosti dětí. Paradoxní však je, že nevhodnost dětí v silničním provozu v západní Evropě posledních desetiletí neustále klesá. Cílem oddílu je prozkoumat, jak lze tento paradox vysvětlit v rámci sociálně konstruktivistického paradig-

matu pomocí toho, jak rodiče konstruují bezpečnost svých dětí. Metodou byly kvalitativní rozhovory s rodiči, kteří rozhodují o pohybu svých dětí. Pomocí nich Thomsen dospěla k poznání, že konstrukce bezpečí a pojetí rizika u rodičů jsou ovlivněny třemi hlavními faktory: veřejnými informacemi – mediálními sděleními, kampaněmi, statistikami apod., dále prostředím, v němž se mobilita dětí odehrává a jež lze charakterizovat například hustotou provozu a stavem infrastruktury, a nakonec osobní historií – zkušeností rodičů s nehodou či s chováním dítěte.

Druhý článek Malene Freudendahl-Pedersen představuje koncept „strukturálních příběhů“ a jeho využití pro analýzu mobility individuů. Tento koncept označuje argumenty, které lidé běžně užívají pro legitimizaci svého jednání a svých rozhodnutí. Freudendahl-Petersen uvádí příklady takových strukturálních příběhů a objasňuje je za pomoci teorií modernity a mobility; ukazuje, jak tyto příběhy ospravedlňují nabobtnalou a neudržitelnou mobilitu, jež je bytostně spjata s procesem individualizace v pozdní modernitě. Autorka však nezůstává jen u tohoto pesimistického závěru, naopak považuje strukturální příběhy za příležitost, díky které mohou do uvažování individuů o vlastní mobilitě proniknout prvky reflexivity. Pojem reflexivní mobility tak zachycuje snahu o změnu dopravního chování směrem k ekologičtějším způsobům dopravy, zahrnuje zapojení kalkulace rizik pomocí vícedimenzionálního uvažování individua o vlastní mobilitě. Bariéru reflexivní mobility však představuje pojem svobody, jež je bytostnou součástí významu termínu mobility. Freudendahl-Petersen ale považuje pojem svobody ve vztahu ke každodenní mobilitě za utopický. Svoboda cestovat automobilem má totiž řadu omezení, počínaje dopravními předpisy přes stoupající pravděpodobnost uvíznutí v dopravní zácpě až po standardizaci automobilového způsobu života apod. Autorka v závěru vyzývá k tomu, že právě těmito argumenty je třeba dekonstruovat stávající strukturální příběhy ve prospěch jiných druhů dopravy, a vytvářet tak prostor pro rozšiřování nových příběhů podporujících reflexivní mobilitu.

V posledním příspěvku první části se Lise Drewes Nielsen pohybuje na poli metodologie a filozofie vědy. Ještě hlouběji se zabývá konceptem reflexivní mobility a používá síly tohoto normativního konceptu k výzvě pro přechod k nové formě výzkumu mobility, který bude kritický a zaměřený na změnu chování. Vychází z předpokladu, že věda hraje ve vztahu k vývoji dopravního systému významnou roli jako agent změn. Doprava je integrální součástí ekonomického, technologického a politického systému postmoderní kapitalistické společnosti a ztělesňuje tak, podle Nielsenové, mocenskou převahu těchto systémů v rámci společenského i přírodního světa. Doprava je také součástí každodenního života ve formě osobní mobility, globální produkce a spotřeby. Současný dopravní systém je však neudržitelný a jeho růst převyšuje růst ekonomiky. Dosavadní formy dopravního výzkumu nebyly schopné nastolit cestu ke změnám dopravního systému, neboť nekriticky chápaly růst dopravy jako podmínku ekonomického růstu či považovaly automobil za danost. Nielsenová cítí sílu konceptu reflexivní mobility, který předpokládá změnu mobilitních vzorců směrem k větší udržitelnosti dopravního systému, a chce jí využít k rozbití samozřejmě přijímaného automatického a akumulativního vztahu mezi modernitou a mobilitou. Vyzývá vědce zkoumající mobilitu k využívání tohoto a dalších na změnu orientovaných normativních konceptů při formulaci nových výzkumů, které by se měly programově zaměřovat na všechny příklady limitující automobilismus, problematizující vztah dopravy a ekonomického růstu, mobility a modernity.

Druhá část publikace pohlíží na mobilitu z perspektivy prostorové koordinace a logistiky a věnuje se zejména dopravě nákladní, v terminologii Johna Urryho tokům objektů. Doprava zboží a osob je základem mezinárodní ekonomiky. Proces globalizace zvyšuje dělbu práce mezi firmami a mezi regiony, a proto je zajištění koordinace toků komodit a pasažerů klíčovým úkolem dopravních operátorů i rozhodovacích procesů.

Leif Gjesing Hansen ve svém příspěvku zkoumá dopady velkých investic do infrastruktury – výstavby mostů přes Baeltský a Oresundský průliv – na organizaci dopravy a logistiky uvnitř dánských soukromých firem. Otevření těchto mostů na přelomu tisíciletí bylo provázáno očekáváním radikálních změn ve vzorcích dopravního chování, v regionálním rozvoji či v organizaci firem a obchodních vztahů. Pomocí kvalitativních rozhovorů se zástupci několika různých dánských firem (výrobní, distribuční, dopravní podniky) zkoumá fungování jejich dopravních a logistických řetězců a rozebírá, zda a jak jsou případné změny v jejich rámci ovlivněny těmito velkými infrastrukturními projekty. Dospívá k závěru, že v takto krátkém období, jež uplynulo od výstavby nové infrastruktury, došlo ve firmách jen k malým změnám, a že různé typy firem byly ovlivněny různými způsoby, například na různých úrovních logistického rozhodování. Nezvýšilo se sice množství přepravovaného zboží, ale častěji se nyní využívá kamionová doprava na úkor lodní. Firmy jsou nyní schopny organizovat častější dodávky, ale tato zvýšená flexibilita se stala závazkem a standardem, na který si zákazníci rychle zvykli, což zvyšuje náročnost organizace dopravních služeb. Hansen poznatky ze své studie využívá i k obecnější diskusi o tom, jaké strukturální změny v dopravních a logistických systémech způsobují velké infrastrukturní projekty. Vyslovuje názor – v kontextu reálné české dopravní politiky takřka kacířský –, že v zemích s rozvinutou infrastrukturou již nová nabídka infrastruktury ovlivňuje organizaci firem a ekonomický rozvoj jen minimálně.

Na poli nákladní dopravy se nedostává dostatečného akademického porozumění a konceptualizace, avšak existuje zde mnoho „praktického vědění“. Per Homann Jespersen a Lise Drewes Nielsen ve svém metodologicky zaměřeném článku ukazují, jak lze vytvářet validní a robustní vědění v této oblasti pomocí metodologie tzv. future workshopů. Ta překračuje hranice jednotlivých disciplín i organizací a spojuje produkci vědění s vytvářením strategií pro změnu stávajícího stavu. Autoři shrnují své zkušenosti s realizací několika takových workshopů s akterý ze sektoru nákladní dopravy. Při workshopech se setkalo zhruba 20–30 účastníků a v průběhu jednoho dne diskutovalo vybrané téma. Diskuze byly rozděleny do tří fází, které měly striktní pravidla. V kritické fázi jsou prodebatovány problematické oblasti, zatímco utopická fáze se zaměřuje na identifikaci ideálních cílů. Fáze realizace se pak pokouší transformovat tyto cíle do podoby uskutečnitelných strategií a programů možných změn. Autoři konstatují, že pomocí této metodologie je u aktérů z praxe dosahováno vysokého stupně sociální zodpovědnosti a reflexivity.

Ve třetí části knihy je mobilita pojednána jako přímá výzva pro sféru politiky. Dopravní politiky se ocitají v procesu radikálních změn, které vyplývají z opouštění regulací, liberalizace trhů a rozpadu tradičních národních dopravních monopolů (například železničních společností). Evropu zároveň sužuje masivní nárůst kongescí (zejména v silniční a letecké dopravě), které ohrožují ekonomický růst, zatímco některé destruktivní infrastrukturní projekty se stávají předmětem občanských protestů. Příspěvky v této části rozebírají vývoj v dopravní politice na národní i evropské úrovni a řeší roli konceptů mobility, efektivity a udržitelné mobility.

Příspěvek Henrika Gudmundssona je vyčerpávající konceptuální analýzou pojmu mobilita, která má za cíl umožnit operacionalizaci tohoto pojmu pro účely formulace politických programů, politického rozhodování a jejich monitoringu. Gudmundsson hovoří o „mobilitním obratu“ evropské a dánské dopravní politiky, které oficiálně proklamují hesla „udržitelné mobility“ (tj. nejen volné toky lidí a zboží) a „mobility, která vytváří reálnou hodnotu“ (tj. nejen požadavek větší mobility). Klade si otázku, zda tyto nové dopravní politiky mohou opravdu dosáhnout toho, co slibují. Pro její zodpovězení je podle Gudmundssona zapotřebí vhodně definovat mobilitní potřeby a monitorovat (měřit) provádění těchto politik. Rozlišuje proto čtyři dimenze pojmu mobilita: mobilita jako potenciální (myšlen potenciál systémový) a realizovaný pohyb; mobilita jako průnik poptávky (potřeby pohybu) a nabídky (kapacity pro pohyb); mobilita jako kvalitativní pojem, charakterizovaná například rychlostí, spolehlivostí, bezpečností atd.; mobilita interně (dostatečné kapacity pro pohyb) a externě (vzhledem k prostředí) udržitelná. Gudmundsson tvrdí, že mobilita se musí stát samostatným politickým problémem, a nabízí k jejímu uchopení své konceptuální schéma.

Mobilita jako politické téma je rovněž předmětem článku Anne Jensen. Ta pomocí sociálně konstruktivistického přístupu k analýze politiky zkoumá vývoj společné evropské dopravní politiky od přijetí Římské smlouvy v roce 1957 a zaměřuje se především na fázi po roce 1992. Jensen ukazuje, jak pojem mobility sloužil k ospravedlnění ustavení dopravy jako samostatného politického tématu na evropské úrovni. Ke svým zjištěním dospěla pomocí metod tzv. nové institucionální analýzy (inspirované foucaultovskou analýzou diskurzů), zkoumáním strategických dokumentů formulujících dopravní politiku. V první fázi od podpisu Římských smluv v roce 1957 bylo cílem evropské dopravní politiky zejména usnadnění mezinárodní dopravy. V 80. letech se cíle evropské dopravní politiky posunuly směrem k liberalizaci a vytvoření jednotného vnitřního trhu a zajištění volného pohybu osob a zboží. Třetí fáze je vymezena přijetím první tzv. Bílé knihy dopravní politiky v roce 1992, jejímž centrálním pojmem je udržitelná mobilita. Tento koncept umožňuje artikulovat sociální a ekologické dopady a formulovat tak například požadavek internalizace externích nákladů dopravy. V argumentativním řádu evropské politiky však má stále centrální roli politika jednotného vnitřního trhu a svobody pohybu zboží a osob, což do značné míry ovlivňuje podobu strategií udržitelné mobility, které nemohou být s těmito politikami v rozporu.

Hedegaard Sorensen ve svém příspěvku pojednává o tom, zda a jak se změnily podmínky pro rozhodování a koordinaci v sektoru dopravy po tzv. organizační revoluci, jak nazývá strukturální přeměnu veřejné služby směřující od jednoho formálního centra veřejného rozhodování a formulace politik k rozmanitosti více či méně autonomních entit – soukromých i veřejných institucí a asociací, které kooperují v rámci politického procesu. Činí tak na příkladu Dánských státních drah (největší železniční operátor v Dánsku), které tímto procesem prošly v průběhu 90. let 20. století. Podobně jako Hansen ve svém článku o vlivu infrastrukturních investic na organizaci firem dospívá k závěru, že změny jsou sice započaty, ale v autonomii a logice jednání nově vzniklých aktérů železniční dopravy a v koordinaci jejich vzájemných aktivit, se projeví až v dlouhodobějším horizontu. Upozorňuje, že v průběhu tohoto procesu vznikly zcela nové typy veřejných institucí, které označuje jako tzv. „quangos“ – *quasi non government organisations*, což jsou organizace, které nebyly zcela privatizovány a stát si v nich uchovává větší či menší vliv.

Poslední příspěvek sborníku se věnuje vztahu demokracie a automobilismu. Maria Figueroa v něm klade otázku, jak lze rozumět protestům občanské společnosti proti výstavbě dálnic a jaké ponaučení nám tyto protesty přinášejí. Podrobně rozebírá průběh a důsledky „silniční bitvy“ ve městě Silkeborg na Jutském poloostrově. Tento příklad podle autorky ukazuje, jaký potenciál a vliv má veřejná sféra na zlepšení demokratických praktik v rozhodování o dopravních projektech. Protestní skupiny požadovaly po administrativním aparátu větší míru demokracie v průběhu rozhodovacího procesu, žádaly, aby byly vzaty do úvahy také další způsoby dopravy a aby byla dodržována stávající ekologická regulace – a administrativní aparát byl na tyto požadavky nucen reagovat. Zajímavé na celém případě je to, jak se protesty proti výstavbě nové dálnice postupem času sofistikovaly a posunuly se za úzkou a na sledování vlastních zájmů založenou environmentální kritiku ve stylu NIMBY, „not in my backyard“, a rozšířily svůj záběr až k obecné kritice moderní společnosti a k důslednému tlaku na demokratizaci plánování, čímž také přesáhly svoje lokální zakotvení a staly se celonárodními iniciativami. Za zmínku stojí rovněž to, že protesty byly zaměřeny na dálniční síť a nikoliv už na individuální zodpovědnost motoristů, byly zaměřeny proti dálnicím a nikoliv proti automobilismu a potřebě mobility. Tím tyto protesty podle Figueroa reflektovaly ambivalentní vztah moderní společnosti k automobilismu, který je pro její fungování nezbytný, ale lidé si uvědomují i jeho negativní dopady. Význam tohoto případu pak spatřuje v tom, že stavba dálnice se stala příležitostí pro renegociaci veřejného prostoru pro politickou komunikaci.

Výzkumníci z interdisciplinárního týmu FLUX si kladli za cíl poskytnout publikaci, která bude sloužit k představení různých výzkumných přístupů a nových poznatků světové sociálně vědní komunitě a která bude využívána při výuce studentů zabývajících se dopravou a mobilitou. Druhým, závažnějším a explicitně vysloveným smyslem této knihy je představení návrhu kritického a na změnu orientovaného výzkumu mobility. Tyto poměrně ambiciózní cíle se jim podařilo úspěšně naplnit a výsledkem je vysoce kompaktní sborník, který lze jen doporučit české sociologické obci, v níž široká problematika mobility a dopravy bohužel stále zůstává spíše okrajovou záležitostí. Všechny příspěvky jsou solidně teoreticky zakotveny a jádrem jejich sdělení je to, že mobilita je bytostně spjata s modernitou a přímo z ní vyplývá, vede však k ambivalencím a negativním dopadům. Proto jsou koncepty reflexivní a udržitelné mobility představující sdílené hledisko všech příspěvků v uvedeném sborníku perspektivami, které mohou pomoci ke změně některých trendů vývoje „žitého světa mobility“, jimiž jsou autoři podle vlastních slov frustrováni.

Paul Virilio – Rychlost a nehybnost mediálního věku

Paul Virilio: Polar Inertia. London: Sage Publications, 2000, 103 s. ISBN: 0-7619-5803-7.

Marek Šebeš

Jak souvisí rychlost pohybu s prožíváním časovosti a prostorovosti? Jaké sociální a politické konsekvence plynou z neustálé akcelerace společenských procesů? Může zvyšování rychlosti našich technologií vést až k nezvratnému znehybnění sociálních aktérů? Otázky