

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**

Institut sociologických studií, Katedra sociologie

**Tereza Barešová**

**Auto - sluha nebo pán?**

*Bakalářská práce*

Praha 2012

Autor práce: **Tereza Barešová**

Vedoucí práce: **Mgr. Tomáš Holeček, Ph. D.**

Rok obhajoby: **2012**

## **Bibliografický záznam**

BAREŠOVÁ, Tereza. Auto - sluha nebo pán? Praha, 2012. 36 s. Bakalářská práce (Bc.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut sociologických studií. Katedra sociologie. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Tomáš Holeček, Ph. D.

## **Abstrakt**

Tato práce se zabývá automobilismem a jeho rozšířením v dnešní společnosti. V první části textu jsou nastíněna teoretická východiska o vlivu a dopadu techniky na člověka, která jsou pak dále pomocí rozhovorů a pozorování aplikována na významný symbol techniky dneška – automobil. Práce vychází z myšlenek Oswalda Spenglera o adaptaci, která dle jeho názoru nutí lidi k přizpůsobování se technice, od které se již není možné odpoutat. Dalším teoretickým východiskem tohoto textu je automatismus podle Arnolda Gehlena, který staví na předpokladu, že lidé vyžadují konzistentní prostředí, ve kterém se určité děje neustále opakují, čímž je navozen řád a stabilita. V rozhovorech a pozorování je následně zkoumáno, zda a jak se tyto koncepty promítají do chování řidičů, kteří využívají auta jako primárního prostředku přepravy. Analýza zjištění ukazuje, že se lidé na podmínky nastolené masovým používáním aut ve většině případů přizpůsobili, čímž se v podstatě stali na automobilech závislími. Původním účelem techniky byla kompenzace tělesných nedostatků člověka, který si právě různými technickými postupy zlepšoval své schopnosti. Tyto výhody, které auto lidem zprostředkovává, jsou v dnešní době kvůli množství aut na silnicích menší než dříve. Lidé se ale průběžně na tyto nové podmínky adaptují a díky procesu automatizace svůj navyký způsob přepravy opakují.

## **Abstract**

In this thesis the expansion of cars in our society is explored. In the first part of the text, theoretical bases of influences and impacts of technology on human are outlined, and then through interviews and observations further applied to a significant symbol of today's technology – the cars. The work is based on the ideas of the adaptation by Oswald Spengler, which in his view forces people to adapt

to technology, from which people can no longer free themselves. Another theoretical basis of this text is automatism by Arnold Gehlen, that builds on the assumption that people require a consistent environment where certain acts are constantly repeated, which evokes order and stability. In the interviews and observation is examined, whether and how these concepts are reflected in the behavior of drivers who use cars as the primary instrument of the transportation. Analysis of the findings shows that people are adapted on the conditions of mass use of cars. That essentially means dependence on automobiles. The original purpose of the techniques was compensation of the physical deficiencies of man, who improved its abilities by different technical procedures. The benefits brought by cars are in these days minimalized by the increasing number of cars on the roads. But people adapt themselves to these new conditions and through the process of automating they repeat their habitual means of transport.

## **Klíčová slova**

technika, automobilismus, automobil, adaptace, automatismus, řidič

## **Keywords**

technique, motoring, car, adaptation, automatism, driver

**Rozsah práce:** 69 696 znaků

## **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval/a samostatně a použil/a jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 18.5.2012

Tereza Barešová

## **Poděkování**

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému konzultantovi Mgr. Tomáši Holečkovi, Ph. D. za jeho podnětné připomínky a rady v průběhu psaní práce. Také bych chtěla poděkovat všem svým respondentům za jejich ochotu, vstřícnost a čas, který mi věnovali.

## Institut sociologických studií Projekt bakalářské práce

### **Předpokládaný název práce: Auto - sluha nebo pán?**

#### Kontext tématu:

Dnešní společnost se zdá být posedlou a zároveň i závislou na autech a automobilové dopravě. Lidé jsou ochotni obětovat leccos, aby mohli auto mít a používat jej. Dnes má auto téměř každý, je to jakási povinná výbava moderního člověka, která by mu měla umožnit volný pohyb a cestování kamkoliv a kdykoliv. Je ale auto skutečně naším sluhou, který je tu pro nás a my ho můžeme využít dle naší libosti, nebo už se stalo naším pánem, kterému se podřizujeme a přizpůsobujeme? Je projevem naší nezávislosti a svobody pomalé popojíždění v kolonách, každodenní sledování aktuální dopravní situace a návštěva pouze takových míst, kde lze zaparkovat?

#### Zpracování

Problém neustále se rozvíjející techniky provází lidstvo už od počátku jeho rozvoje. Čím rychleji se moderní technika vyvíjí, tím rychleji se jí musíme přizpůsobit i my. Ve své práci budu vycházet z myšlenek německého filozofa Oswalda Spenglera o rozvíjejících se technologiích a důsledcích, které přinášejí, úvah brněnského sociologa Jana Kellera, který se věnuje tématům automobilové dopravy především v kontextu životního prostředí a podnětů od filozofického antropologa Arnolda Gehlena, jenž se zabývá dopadem techniky na dnešní život. Budu se snažit o rozkrytí vztahu člověka a stroje a jejich vzájemné role, kterou tito dva aktéři v dnešní době sehrávají. Při výzkumu budu používat technik zúčastněného pozorování a rozhovorů.

#### Orientační seznam literatury:

Gehlen, Arnold. 1972. *Duch ve světě techniky*. Praha: Svoboda.

Keller, Jan. 1995. *Až na dno blahobytu*. Brno: Hnutí DUHA.

Keller, Jan. 1998. *Naše cesta do prvohor. O povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.

Spengler, Oswald. 1997. *Člověk a technika: Příspěvek k jedné filozofii života*. Praha: Neklan.

Spengler, Oswald. 2010. *Zánik Západu*. Praha: Nakladatelství Academia

<b>ÚVOD.....</b>	<b>2</b>
<b>1.VZTAH ČLOVĚKA A TECHNIKY.....</b>	<b>3</b>
1.1.Technika jako prostředek usnadnění života.....	4
1.2.Proces adaptace.....	5
1.3.Automatismus.....	5
1.4.Auto jako symbol pokroku a svobody.....	6
1.5.Důsledky - vynucená mobilita.....	8
<b>2.METODY VÝZKUMU.....</b>	<b>9</b>
2.1.Rozhovory.....	10
2.2.Pozorování.....	15
<b>3.ANALÝZA ZJIŠTĚNÍ.....</b>	<b>16</b>
3.1.Začátky jízdy autem.....	16
3.2.Výhody a nevýhody jízdy autem.....	18
3.3.Závislost na automobilu.....	22
3.4.Adaptace a automatismus .....	25
<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>26</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>28</b>
<b>POUŽITÁ LITERATURA:.....</b>	<b>29</b>



## Úvod

Pro svou práci jsem si zvolila téma, které se podle mého názoru dotýká každého člena naší společnosti. Ježdění autem je dnes velice rozšířeným způsobem přepravy, kterého využívá mnoho lidí. Automobily se staly nedílnou součástí života nás všech a každý se s nimi běžně setkává. Když už ne jako řidič nebo spolucestující, tak rozhodně jako chodec.

Auto bývá často označováno za symbol svobody a individuální mobility, který svým majitelům umožňuje ničím neomezený a především rychlý pohyb. Mimo tyto výhody, které auto řidičům přináší, se ale také v dnešní době začínají objevovat i negativní stránky motorismu. Vzhledem k zvyšujícímu se množství aut, které se pohybují na silnicích, se také zvyšuje počet dopravních kolon a zácp, které omezují průjezdnost silnic, čímž zabraňují kýženému neomezenému a rychlému pohybu, kterého mělo být auto nositelem. Snižuje se tím také počet parkovacích míst, což řidiče také jistě nějakým způsobem ovlivňuje.

Výše uvedené předpoklady se budu touto prací snažit blíže prozkoumat a také se budu věnovat tomu, co vedlo lidi k masovému používání aut, bez kterých si dnes nejsme schopni už každodenní činnosti téměř představit. Rovněž se budu zabývat tím, zda je používání automobilů pro řidiče možností, která jim přináší mnoho výhod a usnadňuje jim život, či zda se nestalo již závislostí, bez které je chod dnešní společnosti téměř nemožný.

Automobil je produktem techniky, která provází lidstvo od jeho počátků. V první části práce proto vycházím z myšlenek německého filozofa Oswalda Spenglera a jeho krajana Arnolda Gehlena, kteří se zabývají technikou a jejím vlivem na společnost jako celek i jednotlivce. Využívám také práce českého sociologa Jana Kellera, který se zabývá přímo automobilismem a důsledky, které jeho masové rozšíření v dnešní době přináší.

Pomocí teoretických myšlenek těchto autorů formuluji otázky, na které se snažím svou prací najít odpověď. Při výzkumu využívám dvou kvalitativních metod, jimiž jsou rozhovory a pozorování, přičemž obě tyto metody kombinuji. Při svém výzkumu se budu soustředit na pravidelné řidiče, kteří svá auta využívají každý den.

V závěru budu výsledky mnou provedeného výzkumu analyzovat a budu se pokoušet zjistit, zda odpovídají teoretickým východiskům, která jsem na začátku práce použila pro ukotvení svém výzkumu.

## 1. Vztah člověka a techniky

Technika a technické postupy jsou nedílnou součástí fungování dnešní společnosti. Dle Oswalda Spenglera tomu tak bylo už od počátků lidstva: „Technika je tak stará jako vůbec život volně se pohybující v prostoru“ [Spengler 2010: 671]. Skutečnost, že technika a její produkty doprovází člověka od kořenů jeho samotné existence, je podpořena faktem, že při archeologických výzkumech byly kosterní nálezy v mnoha případech označeny za lidské tvory až podle stop, jež prokazovaly užívání opracovaných nástrojů [Gehlen 1972: 30].

Technika je již od pradávna taktikou vedení života a zároveň i vnitřní formou jednání v rámci každodenního boje, který je v podstatě ztotožnitelný se životem. Nemůžeme jí porozumět skrze nástroje či zbraně, nýbrž pomocí jejich používání a zacházení s nimi [Spengler 1997: 10]. „Nejde o věci, ale vždy o nějakou činnost, která má cíl“ [Spengler 1997: 11]. Stroje jsou tedy prostředky k dosažení určitých postupů a cílů, které jsou produktem přemýšlení o těchto postupech. Na počátku nestojí nějaký produkt, nýbrž určitá činnost, které jsme schopni dosáhnout pomocí stroje. Právě tak jsou všechny dopravní prostředky produktem přemýšlení o pohybu a jízdě [Spengel 1997: 11].

Pokud tedy pod pojmem technika rozumíme schopnosti a prostředky, díky kterým si člověk podřizuje přírodu ke svému užitku, poznává její principy a zákony, ze kterých pak může těžit, využívat je, získávat z nich prospěch a korigovat jedněmi druhé, znamená to, že technika je součástí lidské podstaty. Nejstarší a nejzákladnější vynálezy byly totiž učiněny bez vzorů v přírodě [Gehlen 1972: 32]. To podle Oswalda Spenglera znamená, že se člověk odcizuje přírodě díky svým vynálezům a staví se tak do protikladu k přírodě, které tím bylo odebráno přednostní právo tvořivosti [Spengel 1997: 25]. Lidské myšlení je podle jeho názoru odpoutané od přírody a již nedokáže pochopit důsledky svého počínání, protože technika se stala přístupná pouze zasvěceným [Spengler 1997: 49].

To vše lidé činí proto, aby se odpoutali od své tělesné omezenosti a mohli tak dosáhnout volnosti. Tu jim mají zprostředkovat různé druhy dopravy, které se stávají čím dál tím více odlidštěnými, asketickými, mystickými a ezoterickými. Vznikají stále novější prostředky přepravy,

kteří se vyvíjely od dnes již překonaného parního stroje ke spalovacím motorům, jež umožňují člověku pocit neomezené dominance a vítězství nad přírodou [Spengler 2010: 674].

### **1.1. Technika jako prostředek usnadnění života**

V kontextu poznatků nastíněných Maxem Schelerem [Scheler 1968: 83] se ukázalo, že člověk není vybaven dostatečně specializovanými orgány a instinkty, které by mu umožňovaly adaptaci na nějaké specifické prostředí. Z toho důvodu jsou tedy lidé nuceni k přeměňování okolností v přírodě libovolným způsobem tak, aby tyto nedostatky kompenzovali či odstranili. Z těchto úvah vychází i Sombart, Alsberg, Ortega y Gasset aj., kteří se domnívali, že technika vznikla právě kvůli *orgánové nedostatkovosti* člověka a měla nahrazovat jeho chybějící schopnosti [Gehlen 1972: 30].

Byly tedy vyvinuty různé druhy technických postupů mající za úkol zvyšovat lidské možnosti. Takzvané „substituční techniky“ mají nahrazovat výkony, které lidské orgány svou podstatou neumožňují. „Umocňovací techniky“ převyšují možnosti, které jsou lidem od přírody dány a znásobují tak jejich přirozené schopnosti. „Odlehčovací techniky“ přinášejí úsporu práce a námahy [Gehlen 1972: 31]. Některé stroje využívají pouze některý z výše nastíněných principů, zatímco jiné spojují všechny dohromady. Například automobily v sobě spojují „umocňovací techniky“, které lidem umožňují mnohonásobně zvýšit svou vlastní sílu a především dosahovat extrémních rychlostí a vzdáleností, a také „odlehčovací techniky“, jež šetří téměř veškerou námahu, která by byla nutná k překonání tak dlouhých vzdáleností, které jsme schopni díky autům urazit.

Také americký sociolog William R. Catton se zabýval myšlenkou, že automobil je ve své podstatě jakousi protetickou aparaturou, díky které si slabý a pomalý člověk dodává sílu a rychlost, jež mu nebyly dopřány od přírody. Využívání protéz je obvyklé především u postižených, kterým je pomocí těchto zařízení značně usnadňován život. Ovšem na rozdíl od handicapovaných, kteří protéz využívají ke zkvalitnění svého života, se moderní lidé učinili handicapovanými ze své vlastní vůle tím, že své protéze dodali zcela mimořádný význam a vážnost, čímž z ní učinili svůj nejposvátnější fetiš. Veškeré dění a prožívání událostí kolem automobilu, od obřadních předváděcích akcí autosalonů, automobilových reklam až po využívání aut jako součást veřejného života, mělo podle Kellera za následek zbožštění této protézy. A právě to nutí člověka k podřizování a přizpůsobování se potřebám protézy – automobilu, který vyžaduje stavbu silnic a dálnic jakožto magického obřadu za účelem dosažení vyššího výkonu a blahobytu [Keller 1998: 64-65].

## **1.2. *Proces adaptace***

Stroje byly dříve lidmi považovány za něco ďábelského, protože dle věřících odstavovaly Boha z jeho výsadní pozice. V tomto ohledu učinili lidé stroje na sobě závislými pomocí své duchovní síly. Nicméně životní úroveň a počet lidí nutí člověka ke spolupráci se strojem, čímž se člověk stal faktickým *otrokem svého výtvoru* [Spengler 2010: 674]. „Výtvor se pozvedá proti svému tvůrci... Pán světa se stává otrokem stroje. Ten ho nutí, nás, a sice všechny bez výjimky, ať to víme a chceme nebo ne, jít ve směru jeho dráhy“ [Spengler 1997: 48]. Jednou zaběhnuté a přijaté postupy či myšlenky již nelze vzít zpět. Člověk je navyklý na určité mechanismy a jejich následné úspěchy, které se vyznačují velkou myšlenkou silou a zaplétají lidi pevněji do svých vazeb, což z nich činí otroky [Spengler 1997: 32].

Je zřejmé, že s postupným rozvojem techniky se začala měnit i sociální struktura a systém. Lidé se během několika staletí industrializace přestali věnovat prvotní výrobě a přesunuli se převážně do měst. Byli proto nuceni se vyrovnat s vysoce specializovanými a spleťnými funkcemi, které byly v průběhu času pomocí technických postupů vytvořeny a vneseny do každodenního života. Tento proces adaptace je založen na předpokladu, že podmínky okolního světa není možno ovlivnit, stejně tak se jim člověk ale nemůže nepřizpůsobit a nelze je ani přetvořit.

Adaptace člověka na nově nastolené podmínky vnějšího světa se odehrává zčásti svobodně a kontrolovaně, především je to však proces odehrávající se nevědomě, jenž proniká do našeho vědomí „sám od sebe“, jaksi bezděčně a nepozorovaně [Gehlen 1972: 67].

Proces adaptace považuji za velice zásadní koncept, díky kterému se lidé přizpůsobují technickému pokroku již od počátků své existence. Jak funguje tento proces dnes a jaké má důsledky pro lidi žijící v moderní společnosti, kteří jsou obklopeni technikou a jejími vynálezy více než když dříve, je podle mého názoru stěžejní otázkou, která si zaslouží hlubší výzkum.

## **1.3. *Automatismus***

Podle Arnolda Gehlena je jedním z elementárních zájmů člověka požadavek stejnoměrnosti přírodního dění, který koresponduje s jakousi instinktivní lidskou potřebou stability okolního světa.

V přírodě se totiž určité jevy automaticky a periodicky opakují, což přináší stabilitu do jinak proměnlivé reality. „Prvotní a původní nazírání, vědou ještě nezasažené a v tom smyslu „apriorní“ (předem dané), pojímá svět včetně člověka v něm začleněného jako rytmický, samohybný koloběh, to znamená určitý *automatismus*...“ [Gehlen 1972: 39].

I lidská těla fungují na principu automatismu, který se objevuje v nejzákladnějších tělesných projevech, jako je rutinní pohyb srdečního svalu, pravidelné dýchání či chůze. V tomto ohledu se tedy i lidé podobají ostatním automaticky se opakujícím dějům, které se vyskytují v okolním světě a přírodě, což pro ně představuje určitý smysl. Gehlen se totiž staví proti myšlence, že technika je čistě účelová a racionální činnost. Říká také, že pokud existuje vazba mezi periodicky se opakujícími a samočinnými procesy probíhajícími ve světě, objevíme tak i *instinktivní složku* techniky. Navazuje tak na Hermana Schmidta, který považoval techniku za výsledek nevědomého a geneticky podmíněného procesu, který je produktem „senzorické části naší přirozenosti“ [Gehlen 1972: 41], a také Walthera Rathenaua a jeho výrok o mechanizaci, která se dle něj „...nezrodila ze svobodné, vědomé dohody, z eticky zušlechtěné vůle lidstva, ale vyrůstala záměrně, takřka nepozorovaně. Přes svou racionální a kausuistickou strukturu to není spontánní proces, ale slepý přírodní pochod“ [Gehlen 1972: 41].

Vztah lidí a techniky je tedy naprosto přirozeným procesem, který je pevně zakořeněný v nejzákladnější podstatě člověka. Lidé jsou bytosti zaměřené na přeměňování faktů vnějšího světa, což činí pomocí technických postupů, které se po čase stávají automatizovanými a přináší tak stabilitu [Gehlen 1972: 41 – 42]. Pro lidi je také typická „schematická“ činnost, kterou vykonávají jako by „samy od sebe“, bezděčně a ve vštípených a navyklých vzorcích [Gehlen 1972: 143].

Pokud je tedy automatismus přirozenou složkou lidské podstaty, můžeme jeho prvky objevovat v jednáních a chování lidí i v dnešní době v různých procesech, které se odehrávají. Význam a dopad tohoto procesu, který je součástí každého člověka, je podle mého názoru velmi podnětným a v dnešní době významným tématem, kterému se budu věnovat v další části své práce.

#### **1.4. Auto jako symbol pokroku a svobody**

Člověk je podle Spenglera dravcem, který chce vědomě zvyšovat svoji sílu a moc, čemuž je ochoten obětovat i část své osobní svobody jako vedlejší účinek tohoto procesu [Spengler 1997: 31]. Tuto touhu po moci a síle si lidé uspokojují právě díky technice a jejím vynálezům. Jedním z

nejvýraznějších a nejviditelnějších symbolů technického pokroku se na začátku minulého století stal automobil, který v sobě spojoval téměř všechny rysy moderní společnosti a jejího pokroku. Od svého vzniku vyvolával automobil nadšení z mobility a ničím neomezeného individualizovaného pohybu, který ostře kontrastoval se sociální i prostorovou strnulostí dob předchozích. Zosobňoval v sobě také víru v techniku, přičemž ukazoval možnosti jejího dalšího zdokonalování. Důvěra v techniku v sobě zdánlivě skrývala přesvědčení, že všechny problémy společnosti je možno vyřešit právě prostřednictvím techniky a bez nutnosti zásahu do dalších sociálních institucí [Keller 1998: 17 - 18].

Automobil se prezentuje jako posel moderní progresu, symbol nejvyšších hodnot, ztělesnění individualismu a neomezené svobody [Keller 1998: 10]. A ač bývá jako celek mylně označován právě za jeden z nejvýznamnějších symbolů osobní svobody, je také jedním z nejvíce zavádějících. Tato individuální svoboda se totiž výrazně neguje v dopravních zácpách, které jsou stále častější [Keller 1998: 13]. S tím se shodují i myšlenky Oswalda Spenglera o tom, že technika a stroje začínají odporovat své hospodářské praxi kvůli svému množství. Automobily přestávají ve velkých městech plnit svůj původní účel, protože často bývá rychlejší i pouhá chůze [Spengler 1997: 50]. I právě proto ve vyspělých zemích již automobily přestaly plnit funkci rychlého dopravního prostředku, který šetří řidičům čas. Nicméně není možné se bez automobilu zcela obejít, protože jak Keller říká: „Auto se stalo drogou a lidé ho užívají, i když na to doplácí“ [Keller 1995: 43].

Rozvíjející se automobilismus a s ním i související infrastrukturu nepovažuje Jan Keller za pokrok, ale naopak za cestu zpět, kdy se ustupuje již z dosažené úrovně civilizačního vývoje. Rozvoj automobilismu chápe jako určitý způsob kolektivní retardace a organizovaného primitivismu. „Jeho rychlost, pohodlnost, zdánlivá nezávislost, snadná ovladatelnost a další uživatelské výhody jsou vykoupeny velmi draze...“ [Keller 1998: 11].

Automobil přeměnil městský prostor, který byl původně vytvořen ke střetávání lidí, v amorfnní místo anonymního mlčenlivého míjení. Hlavním cílem už dnes není setkávání s druhými, ale naopak vyhýbání se jim. Navíc se lidé pohybující se v autech jakožto symbolech individualismu ocitají ve veřejném prostoru města, čímž míchají dohromady právě prvky veřejného a soukromého, na jejichž rozlišení bylo založeno původní fungování moderní společnosti [Keller 1998: 12].

Ovládání auta nevyžaduje inteligenci, ale postačují k němu rozvinuté primitivní reflexy. To umožňuje lidem uplatňovat jejich instinkty, které jsou mnohdy agresivní a zvýrazňují nejzákladnější

rysy lidského chování, jejichž tolerování by bylo mimo auto téměř nemožné. Vysvětlení psychologů je takové, že pro řidiče je automobil a prostor nutný k jízdě jakési „teritorium“, které si brání stejně jako v dřívějších dobách bránili pomocí primitivních pudů svá teritoria. To se odráží i do stylu a nebezpečnosti jejich jízdy, při které jsou ochotni mnohé riskovat, aby ubránili svá území [Keller 1998: 24].

Řidiči sedící za volantem jsou podle Kellera opájeni představami o neomezeném vlastnictví daného prostoru, kterého dosahují pomocí rychlosti vozu. Také je jim umožněno hospodaření s časem, který díky autu a jeho rychlosti mohou uspořit. Tyto faktory dávají řidičům pocit nadvlády nad časem a prostorem, kterého se dostává řidičům nejluxusnějších i nejstarších typů automobilů. „Na silnici se i ten poslední automobilový proletář může dosytosti účastnit hry na konkurenci, na soupeření o to, kdo bude první, nejsilnější a nejrychlejší“ [Keller 1998: 32].

Mnoha řidičům splývá pocit svobody poskytovaný autem s bezohledností. Při koupi auta lidé kalkulují také s bezpečností daného vozu, která je ovlivněna právě vyšší mírou bezohlednosti. Řidiči v autech s více bezpečnostními prvky nabývají častěji pocitu většího bezpečí, což je může vést k hazardnější jízdě. Jeho izolace od okolního světa pomocí karoserie, bezpečnost v podobě pásu a citlivé reakce auta na řidičovo podněty mají za následek pocit svobody a volnosti. Tato situace se podle psychologů podobá sekundárnímu narcismu, pomocí něhož je možné dosáhnout úniku z reality. Peter Bode dodává, že při jízdě řidič identifikuje vlastní tělo se strojem a jeho schopnostmi [Keller 1998: 33 – 35].

## **1.5. Důsledky - vynucená mobilita**

S postupným rozvojem automobilové dopravy se zvyšoval i počet aut na silnicích. Díky tomu se pozvolna začaly vytrácet původní výhody automobilu jako individuální mobilita a rychlost, naopak se začaly vyskytovat negativní důsledky. Lidé ve společnosti neustále se přizpůsobující autům mohou čím dál tím méně těžit z vlastnictví auta, naopak lidé bez aut musí čelit větším a obtížněji kompenzovatelným překážkám. Důsledky předchozího masového rozšíření automobilů jsou příčinou stále se zvyšujícího užívání aut dnes, což vede k takzvané „vynucené mobilitě“. Zamořování měst auty přivádí lidi tomu, že je opouštějí a přesouvají se na jejich okraje a zpátky do vesnic, kde se snaží nalézt klidnější a čistější prostředí. Přemísťování auty mezi městem a předměstím ovšem vede k ještě většímu přesycení silnic.

Mnoho zařízení je konstruováno na obtížně dostupných místech, takže přístup k nim je pro

lidi bez aut téměř vyloučen. Rozrůstající se plochy měst zvětšují vzdálenosti, které je potřeba ujet autem, aby se k nim lidé dostali. Podle Kellera tak vzniká „past individuální dopravy“, kdy lidé autem jezdí, protože musí, ne protože chtějí [Keller 1998: 81 – 82].

Podle Spenglera stroj mnohonásobně zvyšuje síly každého jednotlivce, ale zároveň chce být řízen a obsluhován, čímž nutí také člověka ke spolupráci [Spengler 2010: 673]. S tím souhlasí Keller, který o automobilu tvrdí, že vyžaduje od svého majitele péči a čas. Má tím na mysli pravidelnou údržbu, ale také čas strávený získáváním peněz na pořízení auta a jeho provoz, pohonné hmoty a opravy. Všem těmto časovým nákladům se lidé bez auta vyhnou [Keller 1998: 50].

„Automobil si podřídil nezanedbatelnou část veřejného prostoru. To, co kdysi začalo jako velký příslib osvobození, se změnilo v novou formu závislosti.“ [Keller 1995: 44].

Ve svém výzkumu se budu zaměřovat na toto protichůdné vnímání automobilu, které osciluje mezi symbolem individuální svobody, která nám je díky autu dostupnější než kdy dříve, a závislostí, která se stala realitou, z níž se původní příslib svobody dnes již zcela vytratil.

Z výše nastíněných teoretických předpokladů jsem vycházela při tvorbě teoretických otázek uvedených níže, na které se budu v průběhu této práce pokoušet nalézt odpověď.

*Je auto prostředkem dosažení svobody nebo se stalo závislostí?*

*Je dnešní podoba a rozšíření automobilové osobní dopravy výsledkem automatizace?*

*Nutí dnešní podoba osobní dopravy lidi k adaptaci a tedy i k užívání aut?*

## **2. Metody výzkumu**

Ke svému výzkumu jsem se rozhodla využít kvalitativní typ šetření, který umožňuje hloubkový popis případů, přičemž provádí komparaci zkoumaných případů, sleduje jejich vývoj a procesy, které ho doprovázejí [Hendl 2005: 53]. Domnívám se, že právě proto mi kvalitativní výzkum lépe zprostředkuje vhled do zkoumané situace a na názory respondentů než kvantitativní



typ šetření.

Ke svému výzkumu jsem se rozhodla oslovit dvanáct respondentů, přičemž hlavním kritériem výběru byl fakt, že jsou pravidelnými řidiči, kteří využívají automobilu každý den pro přepravu do práce a z práce. Sedm z mých respondentů byly ženy, pět bylo mužů. Věkové rozpětí zkoumaných bylo poměrně široké, nejmladší respondentce bylo 21 let, nejstaršímu bylo 65 let. Snažila jsem se tak dosáhnout rozmanitosti, protože auto je masovým prostředkem, kterého lidé využívají bez ohledu na pohlaví či věkovou skupinu.

## **2.1. Rozhovory**

Pro samotný výzkum jsem využila dvou kvalitativních metod, které jsem vzájemně kombinovala. První z nich byl rozhovor pomocí návodu, při němž je využíván předem daný seznam otázek či témat, které je třeba zodpovědět, a jehož užití mi jako tazateli „...má zajistit, že se skutečně dostane na všechna pro tazatele zajímavá témata“ [Hendl 2005: 174]. Tento způsob dotazování mi také při rozhovoru poskytl určitou volnost, protože bylo jen na mém rozhodnutí, v jakém pořadí a jakým způsobem se k požadovaným informacím dostanu a jak budu otázky formulovat [Hendl 2005: 174]. Vzhledem k tomu, že se ve svém výzkumu zaměřuji na názory a postoje respondentů, kteří jednotlivá a spolu související témata průběžně navazovali na sebe a v několika případech je i propojili, považuji tento typ rozhovoru za velice vhodný.

Respondenti byli při rozhovoru dotazováni na sérii několika otázek, které se vztahovaly ke mnou zkoumaným tématům. Níže se pokusím vysvětlit spojitost těchto otázek s mým výzkumným problémem a teoretickými otázkami.

První sada otázek zkoumá automobil ze dvou protikladných hledisek, která mu bývají mnohdy připisována. V těchto otázkách se pokouším osvětlit, jak respondenti auto vnímají – zda je to pro ně prostředek dosažení svobody, pocitu nezávislosti a přepravy bez omezení nebo se pro ně už stalo určitou formou závislosti, bez které se nejsou schopni či ochotni se obejít.

*V čem podle Vás spočívají hlavní výhody / nevýhody jízdy autem?*

Touto otázkou se snažím vysledovat význam auta pro respondenty, pro které je právě automobil primárním prostředkem přepravy, kterého pravidelně využívají každý den pro svou cestu do práce a z práce. Tím, že se zamýšlí nad výhodami auta a odhalují výhody, které jim jízda autem přináší, se ukazuje, jaká je jich motivace pro přepravu právě autem a ne jiným prostředkem. Naopak dotazem na negativa automobilu se pokouším zjistit, zda respondenti vnímají nějaké překážky při jízdě či zda jim něco na tomto způsobu přepravy vadí a jak je to pro ně důležité. To mi umožní hlubší vhled do jejich nazírání na přístup k autu.

*Jaké jsou Vaše důvody pro jízdu autem?*

Důvody pro jízdu autem mohou být rozličné a já se tímto snažím zjistit, co k ní řidiče vede. Pokouším se odhalit, jak řidiči své pravidelné ježdění autem vysvětlují a jak je odůvodňují, což mi pomůže při osvětlování jejich pohledu na situaci. Tuto otázku také dávám do kontextu s otázkou předchozí, přičemž sleduji, zda jsou respondenty uváděné výhody či nevýhody nějakým způsobem promítnuty do odůvodnění jejich jednání nebo jestli existuje v jejich odpovědích nějaký nesoulad.

*Omezuje Vás auto v něčem nebo při něčem?*

Tímto dotazem sleduji, zda respondenti vnímají auto jako prostředek, díky kterému je jim umožněn rychlý, bezstarostný a ničím neomezený pohyb nebo jestli v něm spatřují také limity, které je v nějakém smyslu omezují či brzdí. Chci zjistit, nakolik jsou pro ně tyto limity určující a zda jim vadí či jestli je považují za součást procesu, kterou je nutno respektovat.

*Přináší Vám auto časovou úsporu?*

Tato otázka vychází z teoretického předpokladu, že technika usnadňuje lidem životem, přičemž za jeden z hlavních benefitů automobilu bývá označována právě jeho rychlostní složka. Pokouším se tím zjistit, jestli respondenti díky autu tohoto proklamovaného benefitu opravdu dosahují a zda je pro ně prioritním důvodem.

*Kolik času věnujete údržbě auta?*

Údržba auta je jednou z činností, která by mohla ukázat, jaký mají lidé ke svému autu vztah. Zda k ní přistupují jako k povinnosti, kterou je nutno vykonat či je to jejich záliba a dávají si na ní

záležit. Ráda bych také prozkoumala, jestli respondenti vnímají čas strávený péčí o auto jako čas, který snižuje rychlostní výhody auta. Lidé nepřepřavující se auty totiž nemusím těmto jiným dopravním prostředkům věnovat žádnou péči, což zase naopak teoreticky časově zvýhodňuje je. Budu tedy sledovat, jakým způsobem lidé vnímají čas ušetřený jízdou autem a naopak čas strávený péčí o něj.

### *Jaký je Váš názor na ostatní řidiče?*

Zjištěním názoru na ostatní řidiče chci prozkoumat, jak respondenti pohlíží na stav na silnicích a co si myslí o jiných účastnících provozu. Domnívám se, že kontakt s dalšími řidiči je klíčový pro názor respondentů i na jejich jízdu, která je tím velmi silně ovlivněna. Ostatní řidiči totiž mají vliv nejen na atmosféru na silnicích, ale také v mnoha případech určují, jakým stylem či jakou rychlostí pojedou jiní motoristé za nimi. Svým počtem a koncentrací jsou zodpovědní za plynulost a průběh jízdy spousty jiných a pro průběh jízdy je také důležitá jejich vstřícnost či ohleduplnost. Touto otázkou se tedy budu snažit vypátrat, nakolik je proklamovaná svoboda dosažená jízdou automobilem skutečná či závislá na někom jiném, v tomto případě na ostatních řidičích.

### *Rozčilujete se při řízení?*

Reakcí na ostatní řidiči či na situace na silnicích, které jsou vytvořeny buď jinými řidiči nebo opravami na silnicích, chci sledovat, zda mým respondentům vadí tyto situace a jak je oni sami vnímají.

Druhou skupinou otázek se snažím zjistit, nakolik je dnešní rozšíření automobilové dopravy chtěnou a dobrovolnou skutečností a nakolik je způsobené procesem adaptace, který lidi přinutil k masovému používání automobilů. Vycházím z předpokladů nastíněných Arnoldem Gehlenem, který adaptaci označuje za částečně nevědomou, do jisté míry však svobodnou a zároveň i nevyhnutelnou skutečnost. Jan Keller na to pak navazuje svými myšlenkami o vynucené mobilitě, která je způsobena právě přizpůsobováním se společnosti autům.

### *Jak dlouho jezdíte pravidelně autem do práce?*

Touto otázkou se snažím orientačně zjistit, jak dlouhý časový úsek svého života využívají

respondenti auto jako dopravní prostředek pro pravidelné cesty do zaměstnání, s čímž souvisí o následující otázka, která hlouběji sleduje důvody a motivy tohoto jednání.

*Proč jste začal/a jezdit pravidelně?*

Navazuji na předchozí otázku a snažím se vypátrat začátky a důvody užívání automobilu u jednotlivých respondentů. Domnívám se, že pokud chci zkoumat proces adaptace, je zcela zásadní se věnovat motivům, které řidiče vedly k již zmiňovaným začátkům jejich pravidelné jízdy. Tyto motivy mohly být způsobeny několika různými faktory, a právě díky nim bych se ráda dozvěděla, zda to byla osobní dobrovolná volba respondenta či jestli byli něčím nebo nějakými okolnostmi ovlivněny nebo přinuceni.

*Považujete auto za bezpečný dopravní prostředek?*

Auto je jako každý dopravní prostředek provázen mnoha riziky, která mohou účastníky provozu nějakým negativním způsobem zasáhnout. Já bych touto otázkou ráda zjistila, jak řidiči vnímají bezpečnost svého vozidla a zda mají při řízení nějaké obavy, které mohou být způsobeny právě jízdou autem. Domnívám se, že lidé se díky procesu adaptace přizpůsobili různým situacím, které se na silnicích mohou přihodit a nevnímají svoji účast v silničním provozu jako nebezpečí či hrozbu.

*Opravujete si auto sám/sama nebo ho odvážíte do servisu?*

Touto otázkou bych ráda zjistila, jaké důsledky přinesl rychlý rozvoj techniky pro lidi, kteří jsou běžnými uživateli automobilů, tedy neprofesionály. Vycházím z teoretického předpokladu, že technická složitost automobilů už dnes umožňuje opravy pouze specializovanému servisu, na kterém se řidiči stávají ve své podstatě závislími.

*Připadá Vám provoz a údržba auta finančně náročná?*

Tato otázka má za úkol objasnit, jak mnou dotazovaní řidiči vnímají náklady spojené s provozem auta. Ráda bych pomocí ní zjistila, jak se řidiči staví ke stále se zvyšující finanční zátěži, kterou auto bezesporu představuje. Mým předpokladem je, že pro respondenty budou finanční stránky provozu automobilu jistě důležité, ale protože se tyto náklady zvyšují postupně a navíc jsou

podle Gehlenovy teorie lidé tvory ovládní procesem adaptace, vždy se nakonec zvyšující se finanční zátěži přizpůsobí.

Poslední skupinou otázek se zaměřuji na proces automatizace, který je dle teoretických východisek nastíněných v první kapitole práce naprosto přirozeným procesem, který vychází z lidské podstaty. Proto se pokusím objasnit, zda a případně jak je tento koncept automatismu uplatněn v dnešní společnosti při používání aut.

*Dostáváte se do nějakých kolon či zácp při své jízdě?*

V této otázce se snažím respondenty upozornit na některé jevy na silnicích, které jsou dnes poměrně časté, a které by mohly být označeny za negativní. Pokouším se zjistit, zda se mnou dotazovaní řidiči dostávají do silnějšího, komplikovaného či méně plynulého provozu, který by mohl jejich jízdu nějakým způsobem narušovat nebo ovlivňovat. Snažím se také odhalit, nakolik oni sami vnímají tuto překážku v provozu jako problém či je pro ně již běžnou součástí jejich jízdy, kterou nevnímají, tolerují ji a díky již výše zmiňovanému konceptu automatizace ji ani příliš neregistrují. Tímto dotazem bych také podkryla, jak jsou pro ně různé dopravní problémy či omezení důležité a kolik jim případně věnují pozornosti.

*Míváte někde nějaké problémy s parkováním?*

Tento dotaz je úzce spjat s předchozím, protože zjišťuje, do jakých dopravních situací se řidič dostává a v jak silném provozu se pohybuje. Zda tyto fakta nějak ovlivňují jeho názor na jízdu a stav na silnicích. Zjišťuji tím, jak a kde běžně řidiči parkují a jestli je někdy nutnost zaparkovat nějak omezuje, ovlivňuje nebo je to pro ně zcela opakující se činnost, kterou provádí bezmyšlenkovitě a berou ji jako součást pravidelné rutiny.

*Byl/a byste ochoten/ochotna jezdit do práce jiným dopravním prostředkem?*

Otázkou na alternativní dopravní prostředek chci zjistit, nakolik jsou pravidelní řidiči svolní k jiné alternativě přepravy a jaký by to pro ně byl problém. Navazuji tak na předpoklad, lze idé navyklí na určitý způsob chování neradi mění své zvyky a změna dopravního prostředku je bezesporu velkým zásahem do rutiny každého člověka.

Uskutečněné rozhovory s respondenty jsem nahrávala a poté průběžně převáděla do formy částečného přepisu. Po prvních čtyřech provedených rozhovorech jsem jejich přepis doplnila připomínkami a poznámkami, které vedly k úpravám a částečné korekci otázek, které jsem používala při dalších rozhovorech. Ukázalo se totiž, že některá témata je potřeba více rozvést a lépe specifikovat. V první sadě dotazů to byl případ otázek *Jaký je Váš názor na ostatní řidiče?* a *Rozčilujete se při řízení?*, které jsem dodatečně zařadila kvůli zjištění, jaký je názor respondentů stav silničního provozu, který je výrazným způsobem určován právě ostatními motoristy, ale také samotnými dotazovanými, o kterých jsem se mimo jiné chtěla dozvědět, zda je pro ně řízení stresovou situací, která je dráždí. Poslední sadu otázek jsem rozšířila o *Byl/a byste ochoten/ochotna jezdit do práce jiným dopravním prostředkem?*, díky které jsem měla při dalších rozhovorech možnost získat obraz o tom, jak hluboce je ježdění autem v respondentech zakořeněno a jaká je jejich flexibilita a ochota k přepravě jiným způsobem.

## **2.2. Pozorování**

Jak jsem nastínila už v úvodní části této kapitoly, používala jsem ve svém šetření dvou kvalitativních metod. Po rozhovorech pomocí návodu bylo druhou využitou metodou zúčastněné pozorování, které mi umožnilo nahlížet na situace z pozice mých respondentů, ale také jsem měla možnost sledovat, jaké důsledky a dopady měla moje přítomnost jakožto výzkumníka na jejich chování a jednání [Flick 2002: 139]. K pozorování jsem dle Hendla [Hendl 2005: 193] přistupovala s vědomím, že každý jedinec si konstruuje svůj vlastní sociální svět pomocí subjektivních významů a zkušeností vytvářených účastníky sociální situace.

Pozorování probíhalo s každým respondentem při jízdě jeho autem, když jsem se účastnila vždy jedné jeho cesty od domova do práce a jedné cesty od jeho pracoviště zpět k domovu v dobu, ve kterou byl respondent zvyklý vyjíždět. Toto zúčastněné pozorování mi umožnilo přímý kontakt s respondenty a situací, do které se oni každodenně dostávají.

Při pozorování jsem se snažila sledovat veškeré dění, které se při jízdě v autě i mimo něj vyskytlo a událo, přičemž jsem se pokoušela vnímat, jak na různé situace řidiči reagovali, co říkali a jak se chovali. Poznatky získané při zúčastněném pozorování respondentů se pokusím kombinovat a

dávat do kontextu s odpověďmi získanými v rozhovorech. U všech respondentů jsem se zaměřila na několik bodů, jež uvádím níže, které jsem sledovala u každého z nich. Je ale samozřejmé, že každá jízda se vyznačovala něčím jiným, byla svým způsobem specifická a stalo se při ní něco jiného.

U každého respondenta jsem zaměřila na to, zda *jezdí pravidelně sám nebo s někým*, díky čemuž jsem chtěla odhalit jeho pocit svobody či nezávislosti, protože samota v autě je nenutí se na někoho vázat. Dále jsem pozorovala, jaká je *hustota provozu* a zda řidič stojí v *koloně či zácpě*, *jak a kde parkuje* a *jak na tuto situaci reaguje*. Tím jsem se pokoušela vysledovat, jak řidiči situaci hodnotí a co pro ně znamená. Zda je to obvyklý jev, který by mohl naznačovat smíření se situací, a tedy i jakési přizpůsobení se tomuto stavu, a tím pádem i rezignaci na rychlou přepravu, kterou má auto být, nebo zda je to jev ojedinělý a nečekaný. Pozorně jsem se také věnovala tomu, *jak se řidiči při jízdě vyjadřují*, jaké používají výrazy a *jak se chovají vůči ostatním* i *jak se chovají ostatní vůči nim*. To by mi mělo pomoci odhalovat pocit závislosti či nezávislosti na dopravní situaci a jiných účastnících provozu, kteří jsou její nedílnou součástí. Samozřejmě jsem se také zaměřovala na *vzhled auta* samotného – interiéru i exteriéru, což mi naznačilo, jaký vztah má k autu jeho majitel, jak o něj pečuje a kolik mu věnuje ze svého času.

### 3. Analýza zjištění

V této části práce se budu věnovat analýze zjištění, která jsem získala pomocí rozhovorů a pozorování. Tato zjištění jsem rozdělila do několika kategorií, kterými budu ilustrovat výsledky, ke kterým jsem při svém výzkumu dospěla a pomocí kterých jsem hledala odpovědi na teoretické otázky uvedené na konci první kapitoly.

#### 3.1. Začátky jízdy autem

Období, kdy člověk začne pravidelně jezdit autem, je podle mého názoru v životě každého řidiče významným bodem, který odděluje dobu před začátkem ježdění autem a po něm. Ve svém výzkumu jsem se mimo jiné chtěla zabývat také tím, co vedlo jednotlivé respondenty k tomu, že vůbec kdy s ježděním začali. Měla jsem tím v úmyslu vysledovat, co toho bylo příčinou a zda je k tomu vedla nějaká specifická výhoda auta, která jim nějakým způsobem zlepšila nebo usnadnila

život.

Zjistila jsem, že řidiče je možno roztrždit do dvou skupin podle toho, kdy se začali věnovat pravidelnému řízení. Jedni začali jezdit pravidelně autem hned po získání řidičského průkazu a setrvali u toho do dnes. Motivace nebo důvody těchto lidí k řízení bývají různé. Níže uvedu dva příklady, pomocí kterých budu tuto variabilitu ilustrovat.

U této respondentky můžeme vysledovat její touhu po autu, kterou měla očividně už od dětských let:

*Tereza: „To bylo jediné, co jsem chtěla k osmnáctinám. Jsem se na to úplně těšila, až budu mít ten řidičák a budu moct jezdit. Jako já jsem to auto nepotřebovala, jsem ho prostě chtěla. Ještě když jsme bydleli na Lužinách, tak jsem mohla chodit do práce pěšky. Ale jezdila jsem s ním, ale bylo to úplně zbytečné. Ušetřila bych benzín a ještě bych se nadechla čerstvého vzduchu.“*

Z této výpovědi je znatelné, že pro respondentku je jízda autem určitou hodnotou, se kterou si spojovala dospělost, přičemž pro samotnou jízdu neměla podle svých slov žádné podstatné důvody.

Další z respondentek byla k řízení přivedena svým otcem, který jí dal staré rodinné auto a očekával tedy, že ho bude využívat, čímž na ni vyvolal určitý tlak:

*Eva: „Tak táta by to snášel hrozně špatně, kdybych nejezdila. Dostala jsem hned v 18 auto po našich, takže jezdím.“*

I u této výpovědi je vidět, že samotnou respondentku k ježdění autem nic nevedlo. Oproti předchozí dotazované po řízení ani nějak netoužila, spíše k němu byla dovedena okolnostmi.

Řidiči náležící do druhé skupiny se vyznačují tím, že sice řidičský průkaz mnohdy i dlouhou dobu měli, ale autem nejezdili. Pravidelně jezdit začali až tehdy, když se v jejich životech naskytla nějaká událost nebo situace, díky které museli své řidičské schopnosti obnovit. Důvody, kvůli kterým se vrátili zpět k řízení, byly buďto pracovní povinnosti, které jim nařizovaly jízdu autem, větší vzdálenost od pracoviště, která už byla jinými dopravními prostředky hůře dostupná, a nakonec nutnost převážení malých dětí. Ve většině případů to jsou právě ženy, které měli nebo mají malé děti a pocítují potřebu jízdy autem, která jim výrazným způsobem usnadňuje život.



Z výpovědí první skupiny respondentů o jejich začátcích pravidelné jízdy autem je možno vyzorovat, že mnou dotazovaní lidé jezdící pravidelně od získání řidičského průkazu, nebyli k řízení přivedeni kvůli potřebě kompenzovat svou *orgánovou nedostatkovost*, kterou je nutno chápat jako společenských a kulturní jev, o němž hovoří Arnold Gehlen. Tito respondenti totiž k ježdění neměli žádné podstatné důvody. K jízdě autem je spíše dovedla nutnost adaptovat se na podmínky, které jsou kolem nich. V dnešní době je jízda autem naprosto běžnou součástí života a přizpůsobení se jí je v podstatě nevyhnutelným procesem. Druhá skupina respondentů byla k řízení rovněž přivedena v důsledku adaptace, která je také zodpovědná za fenomén „vynucené mobility“, kvůli které byli mnou dotazovaní řidiči přinuceni k řízení z různých, výše naznačených důvodů.

### **3.2. Výhody a nevýhody jízdy autem**

Z uskutečněných rozhovorů poměrně jasně vyplynulo, že pro respondenty je největší výhodou automobilu jeho rychlost, což není příliš velkým překvapením vzhledem k tomu, co bylo naznačeno v teoretických východiskách mé práce. Na autě především oceňují, že díky jeho rychlosti, oproti například prostředkům veřejné hromadné dopravy, zvládají více věcí, než kolik by stihli, kdyby auto neměli. Nemusí ráno tak brzy vsávat, protože autem urazí svou trasu do práce za kratší časový úsek. Dle jejich názorů jim auto umožňuje rychlejší přesuny mezi jednotlivými lokacemi, a to i v centru města. Všichni mnou tázaní respondenti totiž nevyužívají auto jako pouhý prostředek pro přepravu mezi pracovištěm a domovem, ale jezdí s autem i do centra města, které bývá v některých časových úsecích hůře průjezdné.

*Vít: „...Tím, že jedu autem na úřad, tak jsem tam za 10 minut, dám tam auto před něj, za čtvrt nebo za půl hodiny to mám zařízené a jedu zase zpátky. Kdybych jel třeba tramvají, tak mi to bude trvat třeba 3 hodiny.“*

Výše uvedený výsek z rozhovoru naznačuje, že respondent očividně přehání v množství času, které by mu na vyřízení jím uvedené záležitosti zabrala jízda jiným prostředkem než autem. Na druhou stranu ale vůbec neuvažuje možnost nějaké dopravní komplikace spojené s hustější dopravou, možností kolony nebo nehodou. Jeho výpověď ilustruje v případě auta jakousi ideální variantu, zatímco v případě tramvaje úmyslně přehání a situuje se do pozice, kdy očekává zdržení

způsobené právě tím, že jede hromadnou dopravou, která je podle něj očividně pomalá.

Další často jmenovanou výhodou auta byla pohodlnost, kterou auto respondentům zajišťuje. Komfort, který je jim díky autu poskytován, je pro respondenty velice silným argumentem pro užívání auta jako do dopravního prostředku:

*Ivana: „...Hodně pohodlné. A nedá se říct, které to období je výhodnější. V létě si říkám zaplat' pánbůh, že to auto mám, že se nikde nevláčím v tom horku a v zimě jedu zaplat' pánbůh z vytopené garáže, nemusím nikde nic, nikam chodit, takže si to dokážu odůvodnit.“*

Mnou dotazovaní řidiči se také velice často shodli v názoru, že auto jim poskytuje určitou míru soukromí, která jim jinak není ve veřejném prostoru nikde jinde dopřána. Oceňují především, že se nemusí bezprostředně stýkat tváří v tvář s jinými lidmi, se kterými by přišli do kontaktu třeba na ulici nebo v prostředcích veřejné hromadné dopravy. Z rozhovorů vyplynulo, že takovýto kontakt je pro ně nežádoucí, snaží se mu vyhýbat a auto je vítaným prostředkem, jak toho dosáhnout.

*Václava: „... jak jsem tam (pozn. v ordinaci – je lékařka) celý den zavřená, tam na mě furt někdo něco plive, tam prostě vlezou (pozn. do tramvaje) a tam lidi prostě smrdí nebo se na mě lepí... a mě už jako opakovaně okradli. Teď už jako ne, ale jednou třikrát za sebou, takže už u sebe nenosím větší obnos peněz, když už mám víc jak tisícovku, tak už to strkám vedle, doklady už nenosím v peněžence. A když se ke mně takhle někdo přiblíží, chce třeba nastoupit a pak se na mě takhle mačká, tak já už jsem pak naštvaná.*

Je tedy znatelné, že auto je považováno i za jakousi bezpečnou zónu, ve které se není potřeba obávat útoků zvenku. To považuji za poměrně zajímavý poznatek, neboť i auta bývají předmětem zlodějů nebo jejich vykradačů, což ale výše citovaná respondentka nejspíš nebrala v úvahu či to úmyslně ignorovala, protože v ní auto vytvořilo určitý pocit bezpečí, který ale opomíjí existující rizika s ním spojená.

Soukromí, které auto dotazovaným poskytuje, je v mnoha ohledech velice specifickým osobním prostorem, kterého většina respondentů už nikde jinde nedosáhne. Pokud jezdí mnou zpovídání řidiči sami, což se stalo v jedenácti případech z dvanácti, je to pro ně dle jejich výpovědí téměř jediná šance, jak být v podstatě úplně sám, nebýt ničím rušen a dělat si, co se jim zalíbí.

Například jedna z mých respondentek bydlící u rodičů a pracující na stejném místě a ve stejnou dobu jako její matka, si své samoty cení natolik, že svou matkou vozit odmítá a jezdí tedy autem sama. Další respondenti za jízdy třeba kouří, což by v prostředku veřejné dopravy nesměli, jiní vulgárně nadávají, což by prý mezi ostatní lidmi asi nejspíš nedělali, mnozí z nich poslouchají rádio a nahlas si zpívají.

*Ivana: „Já jsem zjistila, že asi používám jinou část té hemisféry při tom řízení. Mě to řízení opravdu úplně dělá radost. Opravdu se cítím dobře a ještě když si k tomu můžu pustit rádio a nejsem v časové tísní, tak si to fakt užívám, umím si to užít. Já se úplně těším, jak si v tom autě pustím to rádio, zazpívám si nahlas, nikdo mě neslyší. Mám už oblíbené písničky, na které se těším, až je zahrají, ty si pěkně zazpívám, to mám ráda.“*

Tato respondentka považuje jízdu autem za zábavnou činnost, při které se může odreagovat právě pomocí činností, které vykonává v soukromí svého vozu.

Další výhodu jsem nezjistila výpovědí při rozhovoru, ale vyzozorovala jsem ji. Zjistila jsem, že řidiči účastníci se mého výzkumu, se mnohem méně oblékali podle počasí. Respondenti, se kterými jsem absolvovala jízdy v zimě, nebyli oblečeni „tolik co ostatní“, při dešti nemávali deštník a jejich boty ve většině případů neodpovídaly příslušnému ročnímu období. Dva z respondentů také pracují v montérkách, ve kterých už jezdí přímo na pracoviště i z něj. Znamená to tedy, že se nemusí díky tomu, že jedou autem, převlékat. Z toho usuzuji, že komfort v kombinaci se soukromím auta klade na řidiče mnohem menší nároky co se týče jejich vzhledu i vybavení odpovídající příslušnému počasí.

Další zmiňovanou výhodou byla jistá nezávislost na jízdách řádech hromadné dopravy, na které se díky autu nemusí respondenti ohlížet. V této souvislosti často padala kritika hromadné dopravy, které podle respondentů jezdí v nevhodných intervalech a nepříhodnou dobu, což jim znemožňuje její využívání.

Auto také celé řadě respondentů usnadňuje jejich každodenní činnosti, což bylo ve své podstatě jeho původním účelem. Často zmiňovaným usnadněním je omezení chůze, kterou by bylo jinak třeba vykonat při překonání vzdálenosti od zastávek hromadné dopravy k pracovišti. Díky autu je jednodušší i cestování s dětmi a jedna z respondentek může díky tomu, že jezdí autem, s sebou vozit domů různé pracovní potřeby a notebook, což by v případě cestování hromadnou

dopravou dělat nemohla.

Negativ, která respondenti jmenovali, bylo podstatně méně než pozitiv. Nejčastěji skloňovanou nevýhodou byla finanční náročnost provozu a údržby auta, kterou neopomenul zmínit žádný respondent. Jeden z respondentů jezdící pravidelně se svou manželkou sice považuje auto za drahý dopravní prostředek, ale v porovnání s jinými druhy dopravy ho provoz auta rozpočítaný mezi dva lidi vyjde dle jeho slov levněji. Další dva jezdí služebním autem, takže žádné výdaje za auto nehradí, ale i přesto se domnívají, že je auto drahou záležitostí. Auto je tedy respondenty považováno za finančně nákladné, ovšem nikdo z nich neuvažuje o tom, že by právě kvůli finanční náročnosti jezdit přestal.

*Tereza: „Jako levná záležitost to není ...Myslím, že to ale nebude nikdy tolik, abych přestala jezdit.“*

Z toho tedy usuzuji, že pro mnou dotazované řidiče není finanční stránka provozu jejich auta natolik zásadní. Ačkoliv si totiž každý z nich na finanční náročnost postěžoval, a to dokonce i ti, kteří provoz sami osobně nehradí, nikdo z nich neuvažuje o tom, že by právě kvůli tomu jezdit autem přestal. Jejich nespokojenost s cenami benzínu a nafty je podle mého názoru způsobena také všeobecným nesouhlasem s výší cen pohonných hmot, ale důsledky z toho nevyvozuje nikdo.

Z výpovědí respondentů ze zřetelné, že výhody auta u většiny z nich jasně převyšují jeho nevýhody. Nejzásadnější výhodou se zdá být rychlost, kterou zdůraznil každý. Zajímavé je, že většina z řidičů v této souvislosti nebere v potaz problémy, které se v dopravě nezdávka vyskytují, a které tuto rychlost v určité míře omezují. Také prvek soukromí, který byl často zmiňován, naznačuje, že respondenti auto vnímají jako prostředek individuální svobody, který jim umožňuje nejen rychlý pohyb kamkoliv si záměnou, ale také jim dodává dostatek soukromí. Auto je na jednu stranu odděluje od ostatních a vytváří jim tak určitý soukromý prostor, na druhou stranu je ale nutí k setkávání s dalšími mnoha řidiči, kteří jsou od nich vzdáleni v mnoha případech jen několik desítek centimetrů. Tento prvek samoty, který lidé pociťují i přes bezprostřední blízkost mnoha jiných, lze podle mě vysvětlit tak, že si lidé díky procesu adaptace zvykli na přítomnost jiných a k pocitu soukromí jim stačí i tenká vrstva karoserie.

Nejvýraznějším záparem se ukázala být finanční stránka provozu a údržby auta. A ačkoliv je

auto podle všech respondentů drahou záležitostí, domnívám se, že proces automatizace, který, jak bylo naznačeno v první kapitole tohoto textu, nutí lidi k opakování stále stejných úkonů, je příčinnou toho, že pro nikoho z nich není finanční zátěž důvodem k tomu, aby autem jezdit přestal. Na výhody, které jsou autem poskytovány, se lidé adaptují velice rychle a díky automatizaci nejsou schopni od těchto výhod upustit.

### 3.3. *Závislost na automobilu*

Ač to téměř žádný respondent není ochoten přiznat, každý z nich se v nějakém ohledu více či méně automobilu přizpůsobuje, a tím se stává na autu více či méně závislým. Někteří jedou ráno raději dříve z domova, aby měli dobře a snadno průjezdné silnice bez kolon, jiní zase pospíchají dříve z práce, aby se dostali na své oblíbené parkovací místo. Rozporuplné je, že právě tito lidé oceňují na autech jejich rychlost, ale kýžené rychlosti se jim dostává pouze za určitých podmínek, při jejichž porušení se výhoda rychlosti výrazným způsobem neguje. Zdá se, že díky adaptaci si řidiči vytvořili jakási upravená měřítko, podle kterých posuzují čas a rychlost. Auto je podle nich rychlejší za každé okolnosti, ale ve skutečnosti to vypadá, že uvažují o určitém ideálním případě, kdy probíhá vše bez komplikací a za plynulého provozu.

Mnoho respondentů zmiňovalo, že má velké problémy s parkováním, protože aut stále přibývá a parkovacích míst je, obzvláště v centru města, pořád stejně. Hledáním volného parkovací místa tráví někteří respondenti nezanedbatelný čas.

*Tazatel: „Máš někdy problém s parkováním?“*

*Andrea: „No určitě, protože bydlím tam, kde jsou samé modré zóny a já nemám kartičku, takže prostě tam nemám co dělat, takže problém mám s parkováním. To mám každý den, to mám velký problém. ...Tam v tom centru je to horší, nemám moc z čeho vybírat a spíš vybírají oni pokuty. A už jsem taky dostala, takže to je blbý. No a botičky, to je moje noční můra, to se fakt bojím těch botiček. A já třeba takhle jedu, jedu pozdě a fakt nemůžu najít to místo, furt jezdím a jezdím a teď je tam vidím, jak oni [pozn. policisté] tam stojí prostě a říkám si: „Ne...“*

Tato respondentka zcela otevřeně přiznává, že má každodenní problémy s parkováním, ale i přesto autem jezdí.

Problematické parkování totiž není pro většinu respondentů důvodem k tomu, aby ně na místa s omezenou možností zaparkovat nejezdili. Většina z nich se tímto faktem smířila a přijala ho a akceptuje ho.

*Ivana: „... teď už jsem se tedy naučila mít drobné v tom autě [na zaplacení parkovacího lístku], ale musí na to člověk myslet a ty drobné pravidelně doplňovat, protože se člověk může dostat do té svízelné situace, že ty drobné vám nikde nikdo nepromění.“*

Zde je možno vidět smíření se situací, na kterou musí být připravena a akceptovat ji. Respondentka se očividně přizpůsobila díky adaptaci faktu, že kvůli parkování musí sledovat, zda má dostatek vhodných peněz na zaplacení parkovacího místa. Bere to jako samozřejmost, nad kterou se nepozastavuje, a zároveň ji přijímá jako další nutnost, kterou auto vyžaduje.

Dalším jevem, který výrazně omezuje výhody řidičů z využívání automobilu, jsou kolony a zácpy, které se tvoří v důsledky přeplněných silnic.

*Tazatel: „Dostáváte se někdy do nějakých kolon nebo zácp?“*

*Josef: „Pořád. Kolona je prostě pořád. Já nevím, před těmi 10, 15 lety, to byla kolona když ji vytvořil traktor. Dneska třeba je kolona pořád. Prakticky jezdím denně v koloně. Já bych tady byl, když nemám kolonu, za 20 minut. Když mám kolonu, tak je to tři čtvrtě hodiny. Prostě člověk se musí podřídít rychlosti toho zdržováku, někdy to ani nejsou ty kamiony, ale jiná auta, nákladní, většinou stará, která sotva dýchají a přeložená pochopitelně, takže opravdu nemůžou jet.“*

Z výše citovaného úryvku můžeme vypožorovat respondentovo znechucení nad situací, ale zároveň i jeho bezmoc, protože s tím nemůže nic udělat. V tomto smyslu se stává lapeným do kolony ostatní aut, ze které se nemůže dostat a musí se pohybovat stejným směrem i stejnou rychlostí jako všichni ostatní.

Mnoho z mých respondentů se podle svých slov do kolon či zácp nedostává, takže je tento negativní faktor jejich neovlivňuje. V těchto případech bylo velice přínosné i zúčastněné pozorování, které mi umožnilo lépe pochopit právě situace kolon nebo zácp. S jednou z dotazovaných respondentek jsme totiž stály přes dvacet minut v koloně, která se v daném úseku tvoří pravidelně kvůli opravám silnice a zúžení pruhů. V rozhovoru ale řekla, že se do kolon dostává jen velice výjimečně. To dle mého názoru znamená, že tuto konkrétní kolonu již přijala za

součástí své každodenní cesty, zvykla si na ni a už ji ani nevnímá jako zdržení. Adaptovala se tak na vzniklé podmínky a podle toho s nimi také zachází.

Další respondenti se snaží problém s kolonami řešit různými objížděkami tak, aby se jim pokud možno co nejvíce vyhnuli. Jsou ochotni kvůli tomu ujet i delší vzdálenost, která samozřejmě znamená i větší výdaje za benzín.

*Ivana: „No, radši se tomu [zácpě nebo koleně] vyhnu. Mě to tedy strašně deptá, to nemůžu vydržet...Jako když je to jednodenní záležitost, tak se s tím nedá nic dělat. Ale když člověk může přemýšlet o té trase a zvolit si...jako ty trasy jsou, já si myslím, že vždycky těch tras je víc, kudy se dá jet. Tak já o tom dost přemýšlím a fakt jsem jako ochotná za to víc i zaplatit a jet radši...Pro mě je totiž to auto..já si tam totiž při té jízdě odpočinu. Ale musím jet.“*

Tato respondentka se zase naopak s kolonami smířit nehodlá a snaží se je různými způsoby obejít.

Díky technické vyspělosti automobilů přestali být běžní řidiči schopni jejich oprav, takže se veškeré opravy odehrávají v autoservisech, což některým z respondentů vadí.

*Václav: „Tak ten servis, teď už si ani člověk nemůže opravovat auto sám, si leda tak maximálně vyměním žárovky, ale to je to tak všechno. Někdo si už ani ty žárovky nevymění, se vším se musí dneska do servisu.“*

Výše uvedená výpověď je dokladem toho, že technický vývoj postoupil na takovou úroveň, na které mu je schopen porozumět pouze odborník, v tomto případě automechanik

Většina respondentek přenechává téměř veškerou starost o automobil svým partnerům nebo manželům. Zdá se tedy, že ačkoliv se ženy jako řidičky uplatňují bez jakýchkoliv problémů stejně často jako muži, péče o automobil připadá v rodině ve většině případů stále na muže. Ten se podle výpovědí často stará nejen o své auto, ale i o auto své manželky. To naznačuje, že ženy se o časovou zátěž, kterou pro ně vlastnictví auta znamená, dělí v mnoha případech s muži, kteří se spolu s nimi adaptovali na nastolené nároky auta, které vyžaduje servis a péči. Na požadavcích auta tedy není závislá pouze žena, která je faktickou majitelkou auta a užívá ho, ale také muž, který se s ní o tyto nároky dělí.

Domnívám se, že tento prvek sdílené adaptace i závislosti na technice by byl podnětným námětem k dalšímu budoucímu výzkumu, který by mohl ukázat, jak se do rolí a vztahů mužů a žen promítá technická vyspělost dnešní doby, která klade na jedince poměrně vysoké nároky.

Převážná část respondentů uváděla, že se o svůj automobil nějak výrazněji nestará, ačkoliv pojem starat se o automobil se pohyboval na velice rozsáhlé škále. Někdo považoval za zanedbatelnou péči o vůz jeho mytí jednou za čtrnáct dní, jiný zase dvakrát do roka. Z výpovědí respondentů lze však vysledovat, že ač mají ke svému autu pozitivní vztah a mají ho rádi, tak se o něj příliš nestarají.

*Milan: „Běžnou údržbu, oleje...Auto má sloužit mě, ne já jemu.“*

Výše citovaný respondent tímto svým výrokem naznačuje, že on auto vnímá jako svého sluhu, nikoliv jako pána. Z tohoto důvodu nevěnuje autu větší péči, protože se v tomto ohledu nechce podřizovat jeho potřebám.

Jak jsem se pokusila naznačit už výše, lidé do určité míry bagatelizují ty aspekty auta, které je v nějakém ohledu zpomalují, omezují či časově znevýhodňují. A ač někteří z nich přiznávají, že mají problémy s parkováním nebo obtížně průjezdnými silnicemi, všichni se nakonec na tyto podmínky adaptují. Přizpůsobí se situaci, která se pro ně po čase stane běžnou rutinou, a na které už nevidí nic neobvyklého.

### **3.4. Adaptace a automatismus**

Jak už je patrné z analýzy a z výpovědí výše, řidiči se velice rychle adaptovali na podmínky, které se začaly na silnicích vyskytovat. Většina z nich přijímá situaci na silnicích jako nutné zlo, se který se ovšem nedá dělat nic jiného než se mu přizpůsobit. Dle jejich vyjádření se zdá, že jsou smířeni s různými opravami na silnicích, které jim omezují cestovní prostor, většina z nich si také poměrně rychle zvykla na kolony, o kterých už ani neuvažují jako o problému nebo se jim snaží cíleně vyhýbat.

Pro mnoho mnou dotazovaných řidičů představují největší komplikace na silnicích při



provozu ostatní motoristé. Kvůli nim se většina z respondentů velmi rozčiluje, někteří ale zůstávají naopak velmi klidní a snaží se situace racionálně řešit.

*Vít: „Já se při řízení zásadně nerozčiluji. To nemá cenu, stejně se tím nic nevyřeší, takže radši jedu v klidu, bez stresů a není potřeba se rozčilovat.“*

Z výpovědi usuzuji, že respondent dospěl k názoru, že rozčilování dopravní problémy nevyřeší a rozhodl se přizpůsobit se situaci, čímž se adaptoval na podmínky, které provoz vytváří.

Z teoretických konceptů nastíněných v první části této práce vyplývá, že lidé se chovají teritoriálním způsobem i na silnicích a ohrožují tak sebe i ostatní. Ačkoliv je ale většina respondentů nespokojena s chováním ostatních řidičů, které považují za nezodpovědné a nebezpečné, považují auto za bezpečný dopravní prostředek. A to i ti kteří mají za sebou nějakou nehodu. Tento rozpor by mohl být vysvětlen faktem, že moderní vozidla jsou konstruována tak, aby působila bezpečným dojmem, který ale může být mnohdy zavádějící. V tomto smyslu auto v řídicích vyvolává jakýsi pocit bezpečí, který je na jiné úrovni než u lidí, kteří neřídí. Toto bezpečí je totiž vyvoláno pocitem síly, které jim má auto svým vzhledem a schopnostmi dodávat. Tento pocit také bagatelizuje možná nebezpečí, která si řidiči díky němu nepřipouští nebo je nevnímají.

Všichni respondenti uvedli, že si na auto a komfort, který nabízí velice rychle zvykli a jiné alternativy přepravy jsou pro ně často schůdné jen s velkými obtížemi nebo vůbec.

*Ivana: „...ted' zkusíme s manželem, jednou za týden, že on mě vezme domů a buď mě vezme cestou nazpátek...ono to jde, ono je to jenom o té organizaci, ale jak tomu člověk podlehne, tak...je to hrozné, závislost.“*

Z výpovědi této respondentky je zřejmé její uvědomění si vlastní závislosti a omezenosti kvůli fixaci na automobil. Řidiči se rychle adaptovali na požadavky „vynucené mobility“, která je nutí v mnoha případech k používání auta, a zároveň tuto činnost zautomatizovali, takže už nejsou schopni nebo ochotni některé ze svých pevně ukotvených návyků měnit.

## Závěr

Technika doprovází člověka už od jeho počátků, a je proto tedy nedílnou součástí i dnešní společnosti. Jedním z nejvýraznějších symbolů technického pokroku je podle mého názoru automobil. Pomocí výzkumu, který jsem prováděla s řidiči, kteří využívají auto k pravidelné přepravě z práce a do práce, jsem chtěla objasnit příčiny a důvody masového rozšíření automobilů kolem nás.

Analýza zjištění potvrdila, že díky procesu adaptace, který je vysvětlován v první kapitole, se lidé přizpůsobují podmínkám kolem nich vytvořeným. Tento jev je rozpoznatelný na výpovědích respondentů o jejich začátcích s pravidelným řízením, které byly podle mých poznatků způsobeny právě především adaptací. Lidé začínající s řízením se jednak snažili vykompenzovat své od přírody nedostatečné schopnosti právě pomocí techniky, která jim dodává mimo jiné rychlost a sílu, ale především byli nuceni se přizpůsobit situaci, která kolem nich vznikla. Jedna skupina mých respondentů totiž neměla k řízení důvody, který by se nějakým způsobem vztahovaly k jejich nedostatečným schopnostem. Tito lidé neměli potřebu překonávat velké vzdálenosti rychle a téměř bez námahy, ale i přesto se stali pravidelnými řidiči. Jejich řízení bylo podle mého názoru více spojeno právě s procesem adaptace, který podle Gehlena probíhá z části vědomě a z části „sám od sebe“.

Ve druhé skupině respondentů se naopak proces adaptace a vylepšování nedostatečných lidských schopností propojuje. Tito respondenti byli totiž k řízení přivedeni právě proto, že byli nuceni překonávat delší vzdálenosti nebo převážet více věcí, což jim auto výrazně usnadňuje. V těchto případech jsou lidé podle mého názoru nuceni se adaptovat na podmínky kolem, které jsou mnohdy nastaveny tak, že používání aut přímo vyžadují, což souvisí s konceptem „vynucené mobility“ Jana Kellera, kterou objasňuji v první kapitole tohoto textu.

Ačkoliv výzkum ukazuje, že je auto respondenty ve většině případů viděno jako prostředek rychlé a nezávislé přepravy, objevují se i jeho nevýhody, které jsou mnohdy způsobené přesycením silnic auty. Tyto nevýhody řidiče fakticky zpomalují a omezují. Nicméně z provedeného výzkumu vyplynulo, že mnoho řidičů je na tento stav dopravy zvyklých a přizpůsobených do té míry, že ho téměř nevnímají, a proto ho také nepovažují za zásadní problém. Jsou na podmínky na silnicích adaptováni do té míry, že už omezení ani nevidí.

Výzkum také ukázal, že auto mnoha řidičům vytvořilo poupravená měřítko pro hodnocení určitých jevů. Mám tím na mysli například zkreslené vnímání času, který řidič uspoří jízdou autem,

ale pouze za určitých předpokladů. Hlavním předpokladem je plynulá doprava bez nějakých výraznějších omezení v podobě oprav silnic či dopravních nehod a zácp. Aby respondenti na tuto časovou výhodu dosáhli, jsou ochotni se do značné míry situaci na silnicích přizpůsobit. Podle průjezdnosti silnic plánují své odjezdy a příjezdy, přičemž správné načasování jim má přinést kýženou časovou úsporu. Ve výsledku se tedy dostávají situací, kdy raději jedou autem o hodinu dříve, aby se vyhnuli následné dopravní špičce, a jejich cesta byla rychlá a plynulá. Tento specifický druh přizpůsobování si ale mnohdy neuvědomují, protože z výpovědí vyplynulo, že auto je pro ně právě především symbolem nezávislosti.

Auto mnoha respondentům vytváří jakýsi osobní prostor, ve kterém se nemusí s nikým bezprostředně stýkat a mohou si v něm užívat svého soukromí a také komfortu a pohodlí, kterého využívají různým způsobem, což jsem naznačila výše v předchozí části práce.

Dalším významným faktorem, který ovlivňuje užívání aut, je podle mého názoru proces automatizace, kterým Arnold Gehlen vysvětluje požadavek lidí na opakování stále stejných postupů, což jim přináší do světa stabilitu a řád. Domnívám se, že z výpovědí respondentů je možné vyzorovat právě tento požadavek stále se opakujících činností, na které jsou zvyklí. Ježdění autem je pro ně jakousi rutinou, stabilním bodem jejich dnů, který pravidelně opakují, což jim vnáší do jejich životů stabilitu a předvídatelnost.

Tento proces automatizace je podle mě také příčinou toho, že ačkoliv všem respondentům připadá provoz auta finančně náročný, jsou ochotni tyto náklady snášet. Spolu s procesem adaptace, který je přizpůsobuje na postupné zvyšování cen benzínu, nafty či oprav, se koncept automatizace zdá být zodpovědný za to, že respondenti přijímají postupné zvyšování nákladů na provoz svých automobilů.

Pokud tedy shrnu zjištění, která přinesl mnou provedený výzkum, docházím k závěru, že dnešní rozšíření automobilové dopravy je zapříčiněno z největší části procesem adaptace, který většinu respondentů k ježdění autem přivedl a přizpůsobil na podmínky kolem. Spolu s procesem automatizace je zodpovědný za to, že většina řidičů už u svého navyklého způsobu přepravy zůstává a nehledá jiné alternativy. Zdá se tedy, že původní účel techniky, která měla dodat lidem schopnosti, které jim od přírody chybí nebo jsou nedostatečně rozvinuté, už není v dnešní době primárním důvodem pro užívání auta. Domnívám se, že tento poznatek by bylo možno rozvést při dalším zkoumání, protože to vypadá, že primární význam techniky je dnes už překonán.

## Summary

If I summarize findings, which brought my research, I conclude that the large part of present expansion of motoring is caused by the process of adaptation, that brought the majority of respondents to the car ride set and adapted them to the conditions around. Along with the process of automatism, is adaptation is responsible for the fact that the majority of drivers remains at its established mode of transport and does not seek other alternatives. It seems that the original purpose of the technology, which was to give people skills that they are naturally missing or are underdeveloped, is nowadays not the primary reason for using a car. I believe that this finding could be explore further, because it seems that the primary purpose of technology is now obsolete.

## Použitá literatura:

Flick, Uwe. 1998. *An Introduction to Qualitative Research*. Londýn: Sage Publications Ltd.

Gehlen, Arnold. 1972. *Duch ve světě techniky*. Praha: Svoboda.

Hendl, Jan. 2005. *Kvalitativní výzkum. Základní metody a aplikace*. Praha: Portál.

Keller, Jan. 1998. *Naše cesta do prvohor. O povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.

Keller, Jan. 1995. *Až na dno blahobytu*. Brno: Hnutí DUHA.

Scheler, Max. 1968. *Místo člověka v kosmu*. Praha: Nakladatelství Academia.

Spengler, Oswald. 1997. *Člověk a technika. Příspěvek k jedné filozofii života*. Praha: Neklan.

Spengler, Oswald. 2010. *Zánik Západu*. Praha: Nakladatelství Academia.