

František PFANN: Každodennost dopravního cyklisty ve středním věku v Praze. Praha: FHS UK 2016, 37 s.

Záměrem bakalářské práce Františka Pfanna bylo prozkoumat povahu tzv. dopravní cyklistiky a praxe s ní spojené. Jako teoretické zázemí svého textu autor využil několik převážně zahraničních studií, které se každodenní dopravě na kole věnují (jako klíčové autor deklaruje Skinner – Rosen 2007, Reid 2002, McKibbin 2014, Rietveld 2001), pro kontextualizaci tématu v českém prostředí se opřel o studie Braun Kohlové (2012) a Křivohlávka (2012) – k tomu viz dále. Empiricky pak téma zpracoval prostřednictvím kvalitativního výzkumu formou polostrukturovaných rozhovorů s osmi aktéry ve věku 39-58 let. Výsledný text je vcelku svižným náhledem do problematiky, jehož nespornou kvalitou je vzájemná provázanost a sevřenost. Ovšem lze v něm shledat i jisté rezervy.

Hned na počátečních stranách čtenáře zarazí jistá nedůslednost v členění bakalářské práce, která se ovšem později ukáže jako nikoli jen formálním nedostatkem. Jakkoliv sama rozhodně nejsem příznivcem rozsáhlých a mnohdy ubíjejících teoretických částí kvalifikačních prací, přeci jen kapitola nazvaná *Teorie* (s. 7) je dle mého soudu opravdu silně poddimenzovaná, a to jak rozsahem, tak obsahem. Autor zde pouze naznačuje souvislost tématu s městem a infrastrukturou a dále vymezuje každodennost (prostřednictvím parafráze slovníkového hesla) a každodenní mobilitu. Signifikantní je, že s žádným s těchto konceptů už v textu dále nepracuje, a to ani na úrovni formulace cílů výzkumu (s. 8), ani v rámci analýzy a interpretace dat. To, co by spíše bylo možné považovat za jisté teoretické rámování práce, je stručně shrnuto ve třetím odstavci Úvodu bakalářské práce (s. 5). Zde autor představuje jakousi stručnou rešerši vybrané odborné literatury, která se věnuje městské cyklistice potažmo mobilitě, tj. představuje některé texty, k nimž se v dalších kapitolách více či méně odkazuje. Přičemž přívlastky „jisté“, „vybranou“, „některé“ a „více či méně“ věru nevolím nahodile. Povaha textu mě totiž donutila k tomu, že jsem si dala tu práci a doslova spočítala, kde a jak se s odbornou literaturou explicitně zachází. Výsledkem je, že někteří autoři jsou zmíněni pouze jednou, a to na úvodních stránkách bakalářské práce (Křivohlávek, Braun Kohlová, McKibbin, Jandourek, Hägerstrand a Kellerman), další v úvodu a jednou v analytické části (Gehl, Skinner & Rosen a Reid), další pak pro změnu v úvodu nejsou, ale jsou v analýze (Lovejoy & Handy, Khattak & Palma a Montgomery). Nakonec se textem otevřeně prolíná jediný autor: Rietveld. Přičemž ovšem nejde o to, že bych byla přesvědčená, že každý sociálněvědní text musí být podložen a proložen tisíci odkazy, jimiž je legitimizována jeho „odbornost“. Spíše chci tímto, příznávám, že poněkud škarohlídským, výčtem autora upozornit, že důkladnější práce s teoretickým zázemím by významně ovlivnila kvalitu výsledného textu, a to jak na úrovni formulace výzkumného problému resp. výzkumných otázek, tak především v rovině interpretace dat (což spolu ovšem souvisí).

Bakalářská práce Františka Pfanna je totiž bezpochyby smysluplným a použitelným výstupem pro aplikaci ve smyslu tvorby nových infrastrukturních strategií pražského magistrátu (třeba prostřednictvím IPR) resp. jejich prosazování (auto*mat), což je sympatický cíl, k němuž se autor otevřeně hlásí (s. 6 a 35). Ovšem z hlediska (sociálněvědního) poznání vlastně nic moc nového nepřináší. Či přesněji, má velký potenciál být zajímavá i z tohoto – vědního – hlediska, ale z nějakého důvodu na něj rezignuje. Přitom způsobů, jak téma nahlížet, se nabízí celá řada. Namátkou: urbánní antropologie by umožnila důsledněji konceptualizovat mobilitu cyklistů ve vztahu k povaze městského prostoru, totéž z jiné perspektivy nabízí antropologie infrastruktur, koncepty těla a tělesnosti by pak třeba mohly významněji sledovat cyklistické praxe, jako třeba opět z jiné perspektivy material culture.

Příčemž by se, domnívám se, nemusel ztratit avizovaný aplikovaný přínos textu. Popis reflexe cyklistických praxí, rámovaný základní analýzou dat, by prostě jen mohl být interpretativně dotáhnut o krok dál. Nosná by ovšem mohla být i názvu deklarovaná „každodennost“ dopravního cyklisty. Ovšem ani tou se text důsledně nezabývá (kdyby tomu tak bylo, musela by práce reflektovat opravdu (každodennost v celé komplexitě, nikoli jen (každodenní) mobilitu prostřednictvím cyklistického kola. A obrovský potenciál má i téma bariér, které se nakonec prolíná celou prací (nikoli jen takto pojmenovanou kapitolou). Toto vše, tedy obrovský nevyužitý potenciál, je zřetelný především ze Závěru práce (s. 34n), který není ničím víc než popisným shrnutím či spíše zopakováním empirické části.

A poslední poznámka k zacházení s odbornou literaturou: autor v empirické části (oproti Závěru) přeci jen občas kombinuje informace z odborných textů s daty z vlastního výzkumu, což samo o sobě rozhodně hodnotím velmi pozitivně, ovšem na některých místech si nakonec čtenář není jistý, které pasáže jsou opravdu založeny na datech z výzkumu a kde naopak literatura vlastní data spíše nahrazuje (např. s. 19 či 23).

Další rovinou, k níž bych se jako oponent práce měla vyjádřit, je samotný výzkumný design. Pozitivně rozhodně hodnotím volbu vzorku – je inovativní, že se autor zaměřil na střední generaci – na aktéry se stálým zaměstnáním s (zřejmě, alespoň u některých) pravidelnou pracovní dobou a (zřejmě, alespoň u některých) prokreačními rodinami (to vše se ovšem dohaduji, autor přesnější pasportizace neuvádí). A byť mě osobně mrzí, že autor do výzkumu nezapojil etnografii, volba analýzy realizovaných polostrukturovaných rozhovorů je legitimní. Nicméně, jak si sám autor uvědomuje (s. 35), vlastní výzkum přeci jen mohl být o něco rozsáhlejší. Nepsaným pravidlem kvalitativní strategie výzkumu je, že při dostatečně homogenním vzorku by informátorů mělo být 12 až 15. A mrzí mě používání výrazů „respondent“ a „sběr dat“. Postrádám také podrobnější pasáž o etice výzkumu (vlastně jediná explicitní zmínka je o anonymizaci aktérů /s. 11/), a to především o tom, jak autor řešil dilema vlastního vztahu k tématu a terénu, tedy vlastní situovanosti. Autor má totiž občasné sklon k hodnotícím postojům (např. „vývoj infrastruktury směřuje dobrým směrem“ /s. 7/), zdá se mi nevyjasněný autorův vztah k IPR atp.

Na druhou stranu, jak jsem výše na několika místech naznačila, rozhodně nelze říci, že by předložený text byl snad nedostatečný. Naopak, drobnohledný popis aspektů každodenní cyklo-mobility, tedy toho, co všechno hraje v tomto způsobu dopravování roli a jakou, jak se čemu aktéři přizpůsobují či naopak, které bariéry jsou pro ně nepřekonatelné anebo překonatelné jen obtížně, vysoce cením. Prokazují, že autor je nejen v tématu zběhlý, ale především, že je ve vztahu k datům citlivý a dokáže je promýšlet. Právě proto jsem ostatně volila spíše kritický posudek – jako podnět k dalšímu výzkumu.

Závěrem. František Pfann pro svou bakalářskou práci zvolil relevantní a bytostně aktuální téma, které opřel o adekvátní teoretickou literaturu (byť její využití má rezervy), a realizoval smysluplný samostatný výzkum (s drobnými rezervami). Výsledná bakalářská práce představuje svižný čtivý a myslivý text, který je i z formálního hlediska (až na občasné překlepy a chyby především v interpunkci) na velmi slušné úrovni. Z těchto důvodů bakalářskou práci Františka Pfanna doporučuji k obhajobě a navrhuji ji hodnotit jako velmi dobrou.