

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**

Institut sociologických studií

**Šimon Fiala**

**Cyklističtí lobbyisté a vynalézání politiky v  
pozdně moderní době**

*Diplomová práce*

Praha 2015

Autor práce: **Šimon Fiala**

Vedoucí práce: **Prof. PhDr. Jiří Kabele, Ph.D.**

Rok obhajoby: 2015



## Bibliografický záznam

FIALA, Šimon, 2015. *Cyklističtí lobbyisté a vynalézání politiky v pozdně moderní době*. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut sociologických studií. Katedra sociologie. Praha. 123 s. Vedoucí diplomové práce Prof. PhDr. Jiří Kabele, Ph.D.

### Abstrakt

*V řadě světových metropolí včetně Prahy se v posledních letech rozhořela cyklistická kontroverze. Cyklisté pořádají spanilé jízdy městy a požadují nejen lepší podmínky pro cyklistiku, ale také „žitelné město“ a „kvalitní veřejný prostor“. Tato práce zasazuje tento fenomén do kontextu teorie rizikové společnosti, kterou doplňuje o cenné impulzy teoretické tradice ANT. K cyklistické kontroverzi je přistupováno jako k instanci vynalézání politiky. Co je na kole politického? Ukazuje se, že více, než by se mohlo zdát. V rámci této práce je představena historie politizace bicyklu jakožto vehiklu různých zájmů. Výsledkem této trajektorie je ustavení kola jako diskurzivního opaku automobilu a klíčového nástroje kritiky směřování moderní civilizace. Díky těmto konotacím i díky zapojení kola do žitých světů obyvatel měst se bicykl vyjevuje jako příhodný nástroj k vtahování městských občanů do protestu proti odcizenému městu kolonizovanému automobily, unášenému parciálními zájmy a zanedbávanému politickou reprezentací. Kolo je unášeno cyklistickými lobbyisty jako symbol městské revoluce. Tato práce představuje výsledky empirického výzkumu provedeného v období června 2013 – dubna 2015. Předmětem výzkumu bylo rozdmýchávání cyklistické kontroverze pražskými cyklistickými lobbyisty. Práce mapuje aktivity cyklistických lobbyistů, v rámci kterých budují rozličná spojení a formulují alternativní verzi dobrého života ve městě – cyklistickou ideologii. Cyklistická lobby je zde představena jako aktér překladu – instituce, která zároveň konstruuje vzhled do politického dění pro své adherenty, a jejich podporu přetavuje v kapitál, který využívá k tlaku na struktury města k uplatnění své vize.*

### Abstract

*Cycling advocacy has taken a form of a popular worldwide social movement in the beginning of the 21<sup>st</sup> century. Cyclists demand not only improved conditions for cycling, but also a reform in the way the city is being run in order to be “livable” and saturated with “quality public spaces”. This dissertation attempts to put the phenomenon in the context of the theory of risk society and it attempts to incorporate impulses from the theoretical tradition of ANT. The cycling controversy is being read as a re-invention of politics in urban arenas. What is political about the bicycle? More than it may seem. The bicycle has endured a long trajectory of political appropriation by various groups in order to arrive at a point where it began to be conceived as the default starting point of the critique of automobility and Western modernity. As a consequence the bicycle emerges as a loaded political symbol that is being appropriated by cycling advocates in order to problematize the alienated city colonized by cars, appropriated by business interests and neglected by the political representation. The bicycle is being reinvented as a symbol of urban revolution. This dissertation introduces the results of an empirical research undertaken between June 2013 and April 2015 that maps the shape of the cycling controversy in Prague. The controversy is being driven by ‘cycling lobbyists’, who form strategic partnerships with various local and global actors and who construct an alternative vision of ‘the good life’ in the city. Cycling lobbyists are being described as translators (in the Latourian sense), who simultaneously construct an outlook on politics for their adherents and turn their indirect support into political capital to be used in negotiating concession from the political structures of the city.*

## **Klíčová slova**

Urbánní politika, občanství, politika konzumu, riziková společnost, ANT, cyklistické občanství, cyklistický aktivismus, sociální hnutí, cyklojízda, doprava, udržitelnost

## **Keywords**

Urban politics, citizenship, consumer politics, risk society, ANT, cycling citizenship, cycling advocacy, social movements, Critical Mass, mobility, sustainability

## **Rozsah práce**

309 710 znaků vč. mezer

## **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla plně zpřístupněna veřejnosti, sdílení je radost.

V Praze dne:

Šimon Fiala

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval profesorovi Kabelemu, který mi byl oporou v náročném procesu psaní. Děkuji také univerzitě McGill za poskytnutí přístupu ke své rozsáhlé databázi elektronických zdrojů. Poděkování patří mým přátelům, kteří se mnou diskutovali dílčí teorie, a nepochybně také sdružení Auto\*mat, které mě přijalo s otevřenou náručí.

**Institut sociologických studií**  
**Teze diplomové práce**

Název:	,Cyklistická lobby' a její role v kontextu urbánní politiky
Název v anglickém jazyce:	The role of the 'cycling lobby' in the context of urban politics
Klíčová slova:	Urbánní politika, městské občanství, lobby, cyklistika, kolo, bicykl, politika konzumu, politická reprezentace, cyklistické občanství, překlad, prostředníci, sociální hnutí
Klíčová slova anglicky:	Urban politics, urban citizenship, lobby, cycling, bicycle, consumer politics, political representation, cycling citizenship, translation, intermediaries, social movement, cycling advocacy
Akademický rok vypsání:	2012/2013
Typ práce	diplomová práce
Jazyk práce:	čeština
Ústav:	Katedra sociologie (23-KS)
Vedoucí / školitel:	Prof. PhDr. Jiří Kabele, Ph.D.
Řešitel:	Bc. Šimon Fiala - zadáno vedoucím/školitelem
Datum zadání:	18.02.2013

## Zásady pro vypracování

Práce se bude sestávat z teoretické a praktické části. V teoretické části se pokusím uceleně formulovat své sociálně konstruktivistické východisko – vysvětlím, proč je třeba k problému věcí veřejných přistupovat anti-esencialisticky, a jaké z toho plynou epistemologické výhody. Dále v teoretické části uvedu výsledky akademické práce (převážně zahraniční, neboť česká v podstatě neexistuje) zabývající se fenoménem cyklistického občanství, širším tématem cyklistického aktivismu a teorií sociálních hnutí.

V praktické – tedy výzkumné – části se zaměřím na studium konkrétního příkladu ,cyklistické lobby': pražského občanského sdružení Auto\*mat, které propagaci cyklistiky propojuje se zelenou politikou a působí jako NGO monitorující aktivity v oblasti plánování rozvoje infrastruktury a v dalších kauzách. Mým cílem je vytvořit a analyzovat originální empirický materiál, který vzejde z (a) diskurzivní analýzy textů, které Auto\*mat a jeho podporovatelé produkují, a (b) série polostrukturovaných rozhovorů s čelními představiteli Auto\*matu. V průběhu výzkumu se budu účastnit happeningů a akcí organizovaných sdružením, a doplním tak svou analýzu o postřehy ze zúčastněného pozorování.



## Seznam odborné literatury

- ALDRED, Rachel, 2010. 'On the outside': constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography*, Vol. 11, No. 1, February 2010.
- ALDRED, Rachel, 2012. The role of advocacy and activism in shaping cycling policy and politics. In: Parkin, John, (ed.) *Cycling and sustainability*. Emerald Group Publishing, pp. 83-110.
- BECK, Ulrich, 2007. *Vynalézání politiky: k teorii reflexivní modernizace*. (Z německého originálu) přeložil Břetislav Horyna. Praha: Sociologické nakladatelství SLON, 2007. 273 s.
- BECK, Ulrich, 2011. *Riziková společnost: na cestě k jiné moderně*. (Z německého originálu) přeložil Otakar Vochoč. 2. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství SLON. 431 s.
- CALLON, Michel, 1986. The sociology of an actor-network. In: M. Callon, J. Law, & A. Rip, eds. *Mapping the Dynamics of Science and Technology*. London: Macmillan, pp. 19–34.
- CALLON, Michel. & Bruno LATOUR, 1981. Unscrewing the big Leviathan: how actors macro-structure reality and how sociologists help them to do so. In K. Knorr-Cetina & A. V. Cicourel, eds. *Advances in social theory and methodology: Towards an integration of micro- and macro-sociologies*. Boston: Routledge & Kegan Paul, pp. 277-303.
- CREIGHTON, Sean, 1995. Organised Cycling and Politics: the 1890s and 1900s in Battersea. *The Sports Historian, Journal of the British Society of Sports History*, No. 15, May 1995.
- DIMAGGIO Paul J. and Walter W. POWELL, 1983. The iron cage revisited: institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review*, Vol. 48, No. 2 (Apr., 1983), pp. 147-160.
- EBERT, Anne-Katrin, 2012. When cycling gets political: Building cycling paths in Germany and the Netherlands, 1910–40. *The Journal Of Transport History*, Volume 33, No 1 (June 2012) Manchester University Press.
- HARDY, Cynthia and Nelson Phillips, 1998. Strategies of engagement: Lessons from the critical examination of collaboration and conflict in an interorganizational domain. *Organization science*. Vol. 9 No. 2 pp. 217-30.
- INGRAM, Darcy, 2012. We are no longer freaks: the cyclists' rights movement in Montreal. *Sport History Review*. 2012, 43, 18 – 42
- LATOUR, Bruno, 2007. *Reassembling the social: an introduction to actor-network-theory*. New York: Oxford University Press, 301 s.
- STAHRE, Ulf, 2004. City in Change: Globalization, Local Politics and Urban Movements in Contemporary Stockholm. *International Journal of Urban and Regional Research*. Volume 28, Issue 1, pp 68–85.

STAR, Susan Leigh and James R. GRIESEMER, 1989. Institutional Ecology, 'translations' and boundary objects: amateurs and professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39. *Social Studies of Science*. Vol. 19, No. 3 (Aug., 1989), pp. 387-420.

WICKHAM, James, 2006. Public transport systems: the sinews of European urban citizenship?, *European Societies* 8(1): 3–26.

## **Předběžná náplň práce**

V mnoha světových metropolích včetně Prahy existují spolky, sdružení, iniciativy a další subjekty, které si berou za cíl propagovat cyklistiku, hájit zájmy cyklistů a zasazovat se za udržitelný rozvoj měst. Působení těchto subjektů, které nazývám pracovně ‚cyklistickými lobbyisty‘ je rozličný a liší se svým rámováním i rozsahem. Jednu věc mají ale společnou: Jejich agenda je fundamentálně politizovaná (Aldred 2012; Creighton 1995; Ebert 2012; Igram 2012; Stahre 2004).

Cyklistická lobby působí jako politický subjekt – pod symbolem kola sdružuje segment občanů, kteří mají mnoho společného – sdílí jakýsi společný mind-set – ale jejichž postoj se mívá s dichotomiemi běžně užívanými v politických diskurzích (Aldred 2010). Pro emancipující se moderní urbánní středostavovské občany-konzumenty, kteří se s narůstající intenzitou cítí být podreprezentováni v politickém procesu, představuje prostředek, skrze který si vynucují své právo mluvit do věcí veřejných.

Ve své práci mám v úmyslu prozkoumat fungování a roli cyklistické lobby v organizačním poli městské politiky (DiMaggio, Powell 1983). Budu zkoumat, kdo přesně jsou ti, kteří sympatizují s ‚cyklistickou lobby‘ a jakým způsobem jsou jí reprezentováni – tedy co mají společného a čím ‚cyklistická lobby‘ vystihuje jejich postoje. Dále budu zkoumat, jakými způsoby se ‚cyklistická lobby‘ uchází o podporu své základny, jakými způsoby tuto podporu přeměňuje v politický vliv, a jak tento vliv uplatňuje v interakci s místní vládou a ostatními účastníky organizačního pole (Hardy, Phillips 1998).

Má teze vychází z radikálně konstruktivistického předpokladu, a totiž že politika je pole, které je neustále ‚vynalézáno‘ v procesech mnohastupňového překladu (Callon 1986; Callon and Latour 1981; Latour 2007). Cyklistickou lobby budu studovat právě jako politický subjekt, který pro danou skupinu ‚potenciálních cyklistů‘ – tedy neformálních podporovatelů cyklistické lobby – konstituuje politično tak, že překládá dění do jazyka pro ně srozumitelných politických narativů. V tomto procesu zároveň symbolicky ohraničuje skupinu potenciálních cyklistů pod významy nabitým symbolem kola a pomáhá formulovat její politické požadavky. Představuje tak jeden z mnoha prostředků adaptace na měnící se politické podmínky pozdně moderní doby (Beck 2007, 2011).

# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	1
<b>2</b>	<b>O PODOBĚ POLITIKY V RIZIKOVÉ SPOLEČNOSTI</b> .....	6
2.1	Stručně o vztahu teorie a empirie .....	6
2.2	Riziková společnost: na cestě k jiné moderně.....	7
2.2.1	<i>Obecně o reflexivní modernizaci</i> .....	7
2.2.2	<i>Diskrepance rámců politického jednání a vynalézání politiky</i> .....	10
2.2.3	<i>Nástup subpolitiky</i> .....	13
2.2.4	<i>Kosmopolitismus a alternativní formy občanství</i> .....	15
<b>3</b>	<b>INSPIRACE ANT ANEB KDO TADY JEDNÁ?</b> .....	19
3.1	Stručně o ANT.....	19
3.2	Rámování a přetékání.....	20
3.3	Role hraničních objektů a prostředníků .....	22
3.4	Politika věcí, sociologie kontroverzí .....	24
<b>4</b>	<b>METODOLOGIE</b> .....	28
4.1	Metodologické východisko.....	28
4.2	Operacionalizace .....	30
4.2.1	<i>Cyklistická kontroverze a cyklističtí lobbyisté</i> .....	31
4.2.2	<i>Transnacionální dimenze cyklistické kontroverze</i> .....	34
4.2.3	<i>Auto*mat: srdce pražské cyklistické kontroverze</i> .....	35
4.3	Metodologické řešení.....	37
<b>5</b>	<b>KOLO POLITICKÉ A POLITIZOVANÉ</b> .....	40
5.1	Paradigma automobility a jeho disent .....	40
5.2	Kolo: technologie politizující a politizovaná .....	43
5.2.1	<i>Kolo politizující</i> .....	44
5.2.2	<i>Kolo politizované</i> .....	45
5.2.3	<i>Critical Mass</i> .....	47
5.3	Narativy dopravy a občanství .....	48
5.4	Automobilita a cyklomobilita optikou McLuhanových tetrád.....	51
<b>6</b>	<b>KOLO JAKO PROSTŘEDNÍK</b> .....	57
6.1	Pražské cyklojízdy: brána do cyklistické kontroverze .....	60
<b>7</b>	<b>CYKLISTICKÁ IDEOLOGIE A SPOJENCI CYKLISTICKÉ KAUZY</b> .....	62
7.1	Cyklistická ideologie pod lupou .....	63
7.1.1	<i>Protest proti „car culture“</i> .....	64
7.1.2	<i>Alternativní narativ svobody</i> .....	66

7.1.3	<i>Reformní příběh modernosti.....</i>	67
7.1.4	<i>Ekologie, alternativní konzum a DIY.....</i>	70
7.1.5	<i>Demokratický urbanismus.....</i>	72
7.1.6	<i>Gender v rámci cyklistické kontroverze.....</i>	75
7.1.7	<i>Sociálně-třídní konotace cyklistické ideologie.....</i>	77
7.1.8	<i>Multiplicita identit v cyklistické ideologii.....</i>	80
7.2	<i>Spojenci cyklistické lobby.....</i>	83
7.2.1	<i>Akademici a ideologové.....</i>	85
7.2.2	<i>Geopolitičtí spojenci – vlády, města a struktury světové governance.....</i>	87
7.2.3	<i>Média a kulturní artefakty.....</i>	90
7.2.4	<i>Spojenci v městském prostoru.....</i>	90
7.3	<i>Podivné lokální aliance.....</i>	92
7.3.1	<i>Aktivisté a tiší cyklisté.....</i>	92
7.3.2	<i>Aktivisté a hipsteři.....</i>	94
<b>8</b>	<b>CYKLISTICKÁ LOBBY JAKO HYBRIDNÍ AKTÉR SUBPOLITIKY.....</b>	<b>97</b>
8.1	<i>Práce s veřejností: potenciální cyklisté.....</i>	98
8.1.1	<i>Hra první: cyklistická kauza jako brána do světa městské politiky.....</i>	101
8.1.2	<i>Hra druhá: cyklistická lobby jako expertní partner struktur města.....</i>	104
<b>9</b>	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>109</b>
<b>10</b>	<b>POUŽITÁ LITERATURA.....</b>	<b>115</b>

# 1 Úvod

Je podzimní podvečer. Řídíte cestou z práce v okolí Dejvické, když tu se na kruhovém objezdu Vítězného náměstí ze tmy vynoří peloton cyklistů a zatarasí vám cestu. Udiveně sledujete, jak se cyklisté drze projíždějí uprostřed několikaproudé silnice, mávají a cinkají zvonky. Kdybyste vystoupil/a, nasedl/a na růžové ReKolo zamknuté ke sloupu lampy opodál, a následoval/a je, zjistil/a byste, že míří do kávy Lajka nedaleko Letenského náměstí. Mapa na stěně kavárny, která zobrazuje ulice okolní čtvrti a umožňuje nalepování post-it lístečků s připomínkami ke zlepšení, je dnes zakrytá promítacím plátnem. Na plátně běží estonský film *Uus Maailm* (Nový svět). Film je o skupince aktivistů, kteří se rozhodli přetvořit své sousedství a změnit lidem život. Co jste viděl/a, byla cyklojízda, a vedli jí cyklističtí lobbyisté. Ano, lobbyisté. Na kolech. Cyklističtí lobbyisté.

Tato práce si klade za cíl vytvořit teoretické zázemí k popsání fenoménu cyklistického aktivismu a s ním asociovaného sousedského hnutí, a následně poskytnout sociologickou analýzu pražské instance cyklistické kontroverze prizmatem tohoto teoretického výdobytku. Práce se zaměřuje na pražskou cyklistickou kontroverzi, která se v hlavním městě rozvinula za poslední dekádu. Tento fenomén zdaleka není unikátní Praze – s různou dynamikou se odvíjí v řadě dalších světových metropolí. Cíl této práce je širší: zasadit cyklistickou kontroverzi do kontextu přemýšlení o proměnách politiky a demokratického vládnutí. Tato debata je jedna z nejširších a nejzávažnějších v sociologické potažmo sociální teorii – zahrnuje těžké váhy sociální teorie od Jürgena Habermase přes Naomi Klein až po Manuela Castellse. Tato práce si tedy klade dvojí cíl. Analyzovat fenomén cyklistické kauzy prizmatem teorie proměny politiky v rámci reflexivní modernizace, a zároveň přispět do diskuse o podobách nových forem kosmopolitní politiky skrze příklad cyklistické kauzy.

Pro tento případ sestavuji teoretické východisko na míru. Postuluji, že cyklistickou kontroverzi lze produktivně nahlédnout prizmatem teorie rizikové společnosti a reflexivní modernizace Ulricha Becka. Beckův přístup je zde rozvíjen a obohacován o impulzy vnesené teoretickou tradicí ANT. Zde je obzvlášť navazováno na soudobé teoretiky Michela Callona a Noortje Marres. Beck předkládá teorii druhé moderny, moderny, která implodovala, spatřila sama sebe jako problém skrze vedlejší produkty svého fungování. Sociální realita obyvatel druhé moderny byla překreslena prizmatem rizik. Michel Callon dodává: spíše než o rizika se jedná o externality, pozitivní i negativní. Společnost se sociologizovala, začala sama sebe nahlížet jako soubor systémů a mechanismů, začala sebe sama vnímat jako proud externalit propojující každého s každým. Technologie se politizovala a politika se technologizovala. Přestalo být zřejmé, co to vůbec politika je.

Přesun ohnisek politického rozhodování z institucionalizované sféry politiky do jiných oblastí a v rámci procesu individualizace označuje Beck jako subpolitizaci společnosti. *„Rozpad jistot industriální modernity vyžaduje od každého jednotlivce, aby převzal zodpovědnost za politicky významná rozhodnutí, která nemohou být učiněna na žádném jiném stupni než ve sféře individuální existence“* (Císař 2015, s. 139). Subpolitika se vyznačuje právě tím, že se odehrává v institucionalizovaných fórech demokracie prostřednictvím „mluvících hlav“. Je to politika neformální, materiální, konzumní, performativní a vtělená; odehrává se ve sféře veřejného i soukromého, přičemž toto samotné rozlišení problematizuje. Jedná se o politiku prostoru, kapitálu, dopravy, odpočinku atd. Je lokální a zároveň transnacionální; materializuje se v intimních objektech, má však zároveň lokální, národní i globální rozměr. Nakonec se vyznačuje tím, že se odehrává v rámci ad-hoc veřejností, které drží pohromadě kontroverze. Noortje Marres konstatuje: zažíváme vyvazování se politiky. V řadě oblastí politiky již nemůžeme spoléhat na apriorní postulát existence veřejnosti. Musíme být citliví k vynalézání veřejností v plurálu. Konkrétně se jedná o veřejnosti, které se organizují okolo materiálna, okolo diskurzivně nabitých materiálních objektů. Je kolo, bicykl, takovou materií?

Při studiu cyklistických lobbyistů (cyklistických aktivistů, *cycling advocates*, vélorucionářů, biketivistů) narazí sociolog okamžitě na jeden problém. Je velmi obtížné je ohraničit. Lze jen obtížně říci, že je dohromady pojí nějaká sdílená kultura, sdílený soubor rolí. Zdá se velmi obtížné je vysvětlovat jako subkulturu, či jako sociální hnutí, byť ‚nové‘. Kdo je cyklistický lobbyista a kdo není? Lze analýzou několika cyklistických lobbyistů zjištěné závěry zobecnit na všechny ostatní? Ukazuje se, že v rámci síťového uspořádání cyklistické kontroverze se nachází velké množství unikátních rolí. Je tedy nutné položit si jednu sociologicky velmi závažnou otázku: kdo tady jedná? Východisko nabízí teorie, metodologie a ontologie v jednom: ANT. V rámci ANT jednájí slepence, hybridní entity složené z heterogenních aktérů; jakési dočasné aliance, které se seskupí za určitým účelem a opět se rozpadnou, jakmile je účel splněn. Při tomto seskupování je zároveň vynalézán předmět kontroverze v procesu sociální konstrukce reality. Síť je mapou jednání: rozděluje schopnost projevovat se jako relevantní lidským i nelidským aktérům: lidem, organizacím, konceptům a věcem.

Václav Bělohradský konstatuje: v rámci postmoderního politického prostoru již nelze zájmy reprezentovat. Na to jsou jejich ontologické základy příliš rozmanité a instituce reprezentace příliš chatrné; Lze za ně pouze lobbovat. V této práci je tedy referováno o cyklistických lobbyistech. Zde je na místě poznamenat, že v rámci pojmenování „cyklističtí lobbyisté“ je to právě to první slovo, ne to druhé, které je problematické. Cyklističtí lobbyisté totiž vždy lobbují (a často mobilizují nástroje spadající do aktivistického repertoáru), ale zdaleka ne vždy se jejich aktivity uspořádávají okolo předmětu bicyklu či městské cyklistiky jako takové. Kolo je odkazem k životně-stylové až civilizační

alternativě – reprezentuje město krátkých vzdáleností, město plné kultury, město bez bariér, město ekologické a město komunitní.

Předmětem zkoumání této práce je pražská cyklistická lobby. Jedná se o určitou alianci, která zahrnuje řadu různorodých aktérů (aktantů, chcete-li). V jádru pražské cyklistické kontroverze leží iniciativa Auto\*mat. Auto\*mat je občanské sdružení, které lobbuje nejen za udržitelnou mobilitu, ale také za lepší, přátelštější a žitelné město. Auto\*mat společně se svými spojenci, transnacionálními i lokálními, rámuje kolo jako agenta obrody města, jako symbol alternativy, kreativity, spontánnosti, lidského rozměru. Na pomoc si volá historické dědictví cyklistického hnutí i soudobé spojence v Praze i jiných světových metropolích.

Bicykl není tabula rasa. Jedná se o technologii, která prošla dlouhou a bouřlivou historickou trajektorií. Za více než sto let své existence se stačila stát statusovým symbolem životního stylu buržoazní elity i skromným dopravním prostředkem pracující třídy. Bicykl se stal vehiklem nejedné revoluce, například té genderové. Bicykl také vydláždil cestu – mentální i infrastrukturní – masovému nástupu automobilu. Právě když byl bicykl jako městský dopravní prostředek zahnán na okraj marginality, stal se symbolem existenciální revoluce spojené se situacionistickým impulzem. Bicykl se stal nástrojem buřičů, kteří v něm spatřovali ztělesnění vize lepší budoucnosti. Kolo se stalo zbraní v revolucionářském repertoáru. Na konci dvacátého století se kolo ustavilo jako symbol protestu proti paradigmatu automobility a stalo se nástrojem širší kritiky směřování západní civilizace. Hnutí jako montrealské *Le Monde à Bicyclette* udělali z kola politikum. Na přelomu století již existovala robustní síť cyklistických aktivistů, kteří skrze svá média ustavili intenzivní komunikaci. Fenomén masové protestní cyklojízdy, takzvaný *Critical Mass*, se rozšířil do mnoha metropolí světa.

Nejenže aktivistické sítě ustavily kolo jako potenciálně snadno politizovatelnou materialitu. Kolo je také dopravní prostředek, běžný objekt spotřeby, který tvoří větší či menší součást žitého světa každého z nás. Jedná se o nástroj relaxace, sportu a v neposlední řadě dopravy. České diskurzy cyklistiky a dopravy nejsou co je autorovi známo zpracovány. K dispozici je však množství analýz z Velké Británie, které poukazují na významné místo bicyklu v ‚morální hierarchii dopravy‘. Autoři konstatují, že městská cyklistická doprava je spojená s řadou občanských sentimentů, přičemž bicykl se ustavil jako významná ‚environmentální materialita‘ – nedílná součást vizí zelené budoucnosti, nezanedbatelná komponenta koncepcí udržitelného rozvoje.

Kolo se ukazuje být potentním prostředníkem: artefaktem, který propojuje množství sfér lidské činnosti, množství světů. Propojuje například sféru každodenní běžné spotřeby a dopravy se sférou veřejného prostoru – sférou, ve které se odehrává politika a vyjednávání o věcech veřejných, sférou

potkávání se lidí sobě navzájem nepodobných. Tyto dvě sféry dále propojuje se sférou byrokratické politiky lokální úrovně i vizionářské politiky té nadnárodní. Bicykl, obdobně jako automobil, propojuje konzumní jednání individua s politikou veřejného prostoru, tu s byrokratickou správou a to vše dohromady s globálními otázkami dneška – jedná se tedy o objekt, který má jistou ‚vodivost‘.

Tohoto nabitého symbolu se chápou pražští cyklističtí lobbyisté. Jejich apropiace symbolu/technologie kola je předmětem praktické výzkumné části této práce. Tato práce se zabývá způsoby, jakými cyklističtí lobbyisté pracují se symbolem kola a používají ho k zahrnutí množství dalších významů. V této práci je ilustrováno, jakým způsobem cyklističtí lobbyisté skrze symbol/matérii bicyklu rozvíjejí kritiku ‚automobilové kultury‘. Automobilová kultura, která spočívá v podřizování fungování města automobilovému provozu se v diskurzu cyklistických lobbyistů projevuje nejen proliferací rizik a kulturní degradací, ale především kolonizací žitého světa lidí. Bicykl se v rámci ‚cyklistické ideologie‘ stává nástrojem svobody: je prostředkem vyvázání se z nesmyslných norem, prostředkem spontánnosti a sebeorganizace. Pod symbolem kola nacházíme reformní příběh modernosti: Praha se ubírá špatným směrem, vzdaluje se pokrokovým městům, jako jsou Vídeň či Kodaň. Moderní města ví, že cestou v před je udržitelnost a participace, ne automobilismus, privatismus a nezájem o veřejný prostor. Pod symbol bicyklu cyklističtí lobbyisté zahrnují důraz na ekologii, DIY a alternativní konzum. Zajímavými způsoby se zde otevírá genderový a sociálně-třídní rozměr. Snad nejdůležitější příběh zahrnutý pod symbol bicyklu je příběh o multiplicitě: mnohosti a bezbariérovosti. Bicykl je symbolem pro alternativu, pro jinakost a nonkonformitu.

Skrze spoluvyprávění příběhu o bicyklu cyklističtí lobbyisté navazují cenná spojení. Spolčují se s řadou transnacionálních i lokálních partnerů. Mezi nimi jsou akademici, geopolitičtí spojenci (například „progresivní“ země a města západní Evropy či mezinárodní organizace s udržitelnou agendou na srdci), s médii a kulturními artefakty a nakonec i s konkrétními lokacemi na mapě města. Cyklističtí lobbyisté také vstupují do několika podivných lokálních aliancí: unášejí zájmy utilitárních cyklistů a formují spojení s mladou a módní městskou bohémou – tzv. hipstery.

Analytická část této práce je završena analýzou toho, jakým způsobem cyklističtí lobbyisté kapitál naakumulovaný v rámci vyprávění příběhů o kole veřejnosti kombinují s expertním věděním a proměňují tyto zdroje v páku na úředníky a politiky. Cyklističtí lobbyisté hrají dvě hry. V rámci hry první pracují se symboly a komunikují významy zainteresované veřejnosti. V rámci druhé, více méně zákulisní hry působí jako producenti expertního věděním, a skrze lobbying a síťování prosazují změny v procesech politického řízení města. Cyklistická lobby, v tomto případě reprezentovaná sdružením Auto\*mat, působí, v jazyce ANT, jako aktér překladu: reorganizuje rozmanité aktéry, které zapojuje do sítě cyklistické kontroverze, a jejich jménem jedná – působí změny v politickém uspořádání města.



Tato práce tedy přináší odpovědi: takto vypadá fungování nového, hybridního politického aktéra pozdně moderní doby. Toto jsou cyklističtí lobbyisté, takto je organizována struktura cyklistické kontroverze. Přináší ovšem také otázky. Předně se jedná o otázku po legitimitě tohoto nového, zatím nepříliš známého a porozuměného, typu politické intervence.

## 2 O podobě politiky v rizikové společnosti

*Hledáme politiku na špatném místě, se špatnými pojmy, ve špatných poschodích, na špatných stránkách novin (Beck 2007, s. 141).*

### 2.1 Stručně o vztahu teorie a empirie

Cyklistické hnutí se stává tématem této práce nikoliv proto, že by bylo natolik vlivné, že už jej nelze ignorovat, nebo proto, že by trvale zaměstnávalo mysl pražských obyvatel (ačkoliv se jako téma diskuse mezi Pražany stává častěji, a má zvláštní tendenci polarizovat veřejnost do dvou táborů). V diskusi s některými svými kolegy o tématu své práce jsem se setkával s nechápavým výrazem – řada z nich měla pramalé ponětí o tom, že by daná kauza měla existovat, a vyjadřovali podivení nad tím, že by se jí měl někdo vážně zabývat. Relevance cyklistické kontroverze spočívá v něčem jiném – byla vybrána jako téma této práce, protože autor je přesvědčen, že je nějakým způsobem symptomatická době, ve které žijeme, a že je relevantní k otázkám politiky a demokracie.

Jaká je to tedy doba, ve které žijeme, vůči které je cyklistická kauza symptomatická? V této kapitole se pokusím o charakteristiku doby z pohledu teorie reflexivní modernizace a rizikové společnosti. Mohla by zaznít námitka: proč právě ta? Ostatně profesor Petrušek kategorizoval mnoho desítek konkurenčních diagnóz „naší doby“, přičemž každá přináší unikátní pohled na její povahu, příležitosti a problémy (Petrušek a Balon 2011). Důvodem je, že právě ve vztahu k teorii reflexivní modernizace a rizikové společnosti se cyklistická kontroverze jeví relevantní – ukazuje se jako sociologický problém. Na otázku, zda se jedná o vhodně zvolenou teorii ke studiu daného fenoménu nelze jednoznačně odpovědět – zastává zde pozici paradigmatického ukotvení. Abych přece jen tuto volbu ospravedlnil, rád bych uvedl následujících několik komentářů. Zaprvé, tato práce má ambice vyjadřovat se k politice, respektive o povaze a proměnám politických vztahů v rámci doby, kterou zvolená teoretická tradice poněkud defenzivně nazývá dobou pozdně moderní. Teorie reflexivní modernizace je k tomuto cíli velmi vhodná – svým způsobem je to hlavní prostor jejího záběru. Zadruhé, teorie reflexivní modernizace je velmi populární – existuje obecný konsensus, že tato teorie disponuje cennými metaforami pro popis naší doby. Zatřetí je třeba podotknout, že tato teoretická tradice pracuje často na identické agendě, jako její konkurenti. Vysvětluje stejné jevy jinými metaforami, ale v mnoha případech dochází k ekvivalentním diagnózám. Výběr této teoretické tradice je tedy do určité míry arbitrární – správnost samotného výběru teorie nelze podrobit empirické kritice. O „analýze doby“ píše Beck následující: „Tyto výklady nejsou reprezentativní v tom smyslu, jak to požadují pravidla empirického sociálního výzkumu. Vznášejí jiný nárok: místo minulosti, která *ještě* převládá, chtějí pozvednout do zorného pole dnes *již se rýsující* budoucnost“ (Beck 2011b, s. 13 kurzíva v originále).

Ve své práci se pokouším rozvíjet synergii mezi teorií rizikové společnosti a *actor network theory* (ANT). Jako styčný bod mezi těmito dvěma sociálně konstruktivistickými teoriemi považuji pohled na proměnu povahy politiky v moderní společnosti. Zatímco teorie rizikové společnosti líčí ontologickou proměnu v zakotvení aktérů vůči svému společenskému a přírodnímu prostředí, ze které přirozeně plynou důsledky pro politickou organizaci i pro definování pojmu politika jako takového, ANT se zabývá tvorbou globálně nosného sociálně teoretického rámce, ve kterém je možné uchopit politickou povahu vztahů mezi různými aktéry – lidskými a nelidskými entitami. ANT také poskytuje sadu epistemologických pravidel, ze kterých jsou odvozovány metodologické nástroje pro zkoumání sociální a politické reality naší (pozdně moderní) doby.

## ***2.2 Riziková společnost: na cestě k jiné moderně***

### **2.2.1 Obecně o reflexivní modernizaci**

Teorie rizikové společnosti je podkategorií teorie reflexivní modernizace, sociálně konstruktivistické teorie, o jejíž formulaci se zasloužili především Ulrich Beck a Anthony Giddens. Teorie reflexivní modernizace popisuje ontologickou proměnu vztahu mezi individuem a jeho prostředím, mezi společností a produkty její činnosti.

Koncepce rizikové společnosti předkládá současnou společnost jako společnost vysokých ohrožení. Pakliže moderní společnost byla definována jako společnost orientovaná k hledání jistot prostřednictvím kontroly vnitřních i vnějších světů, pozdně moderní (riziková) společnost se projevuje implozí tohoto snažení. Projevuje se uvědoměním si, že samotné fungování rozvinuté průmyslové civilizace způsobuje řadu nezamýšlených systémových důsledků, skrze které se společnost (potažmo instituce, které jsou zodpovědné za její směřování) stává zdrojem ohrožení pro sebe samu. Riziková společnost je odvrácenou stranou zastarávání průmyslové moderny a zároveň sebekritika pokračujících vláken průmyslové moderny.

Povaha rizikové společnosti je spojena s řadou objektivně pozorovaných posunů ve struktuře sociální organizace:

*Sociologické analýzy rizikové společnosti spojují novodobá rizika se strukturální povahou moderní společnosti – zejména s vysokou dělbou práce, strukturální diferenciací jednotlivých sfér společenské činnosti, rostoucí vzájemnou závislostí (interdependencí) jednání aktérů, globalizací a složitou, abstraktní zprostředkovaností sociálních interakcí a vztahů. Významným činitelem proměny strukturální povahy rizika jsou věda a technika a jejich široké a rozšiřující se aplikace v moderním světě [...]. Riziko roste úměrně s růstem závislosti společnosti na technice a technovědě, projevující se spoléháním lidí na abstraktní systémy odborného vědění (Suša 2004, s. 7).*

Vzestup rizikové společnosti je možné připsat dvěma operacionálně rozlišitelným procesům. Zprv se jedná o výše popsané změny v sociální organizaci spojené s objektivním nárůstem sociálně produkovaných ohrožení, kterými civilizace zatěžuje své členy – znečištění měst, ekologické havárie i hrozba nukleárního holokaustu představují silné impulzy k tematizování ohrožení<sup>1</sup>. Zároveň však riziková společnost stojí na rekonceptualizaci rizika jakožto sociálního fenoménu. Samotný pojem rizika souvisí s modernizačními procesy transformací prostorové a časové organizace lidského a sociálního života (Suša 2004, s. 6). „Rizika jsou produkována strukturálně v důsledku fungování autonomních systémů jednání, avšak zároveň jsou *společensky konstruována* v komunikaci, [přičemž] povahu i kvalitu sociální percepce rizik ovlivňují zejména *média veřejné komunikace* [...]“ (Ibid., kurzíva v originále). Riziková společnost je tedy produktem reflexivní modernizace: vzniká jako důsledek působení samohybu k rizikům slepých osamostatnělých procesů modernizace, přičemž označuje sebekonfrontaci s rizikovými společenskými důsledky, které nelze zpracovávat za pomoci institucionalizovaných měřítek průmyslové společnosti. V tomto procesu se společnost stává sama sobě tématem a problémem (Beck 2007, s. 38).

Zatímco ústředním politickým problémem moderního světa byla distribuce bohatství, v rámci doby pozdně moderní nabývá na váze problém distribuce rizik. Ve společnosti přemyšlené prizmatem rizik se radikálně proměňuje podstata vzájemných vztahů – od solidarity a spravedlnosti spojené s rozdělováním bohatství se pozornost přesunuje k nespravedlnostem a rizikům spojeným s uvalováním ohrožení. Jednání různých aktérů se viděno prizmatem rizik vyjevuje buď jako přímý pokus o socializaci rizik (tzv. morální hazard), nebo minimálně jako nedostatečná aktivita v jejich internalizování. V tomto ohledu dochází k politizaci činnosti aktérů, kteří v rámci běžného smyslu tohoto slova nespádají do politické sféry (Holzer a Sørensen 2003 o tomto referují jako o pasivní subpolitizaci). Obecně řečeno, riziková moderna se vyznačuje přemyšlením sociálních vztahů, včetně vztahů spravedlnosti a rovnosti, optikou nekonečně se rozbíhajících stop jednání – rizik, či obecněji, externalit.

Důležitým aspektem rizikové společnosti je globalizace, která proměňuje rámec sociálního jednání – mění ho v prudce variabilní proměnnou. „[L]okální, sociální, globální či nadnárodní prostory se provazují – sítě a síťové vztahy konkurují lokálním a státně administrovaným. S tím se ‚variabilizují‘ i prostory rizika rizikové společnosti jako ‚světové rizikové společnosti‘“ (Suša 2004, s. 10). Beck (2002, s. 17) definuje globalizaci jako nelineární, dialektický proces, v rámci kterého globální a lokální nepředstavuje kulturní polarity, ale kombinované a vzájemně se implikující principy. Tyto procesy se

---

<sup>1</sup> Rizika se vyjevují v téměř všech sférách lidské činnosti; rozlišit lze například rizika environmentální, technická, zdravotní, sociokulturní, sociálně psychologická, bezpečnostní či politická.

vztahují nejen k propojení napříč hranicemi a rámci, ale mění také kvalitu sociálního a politického uvnitř národních společenství. Pro tento druhý důsledek přináší Beck pojmenování ‚kosmopolitizace‘. Kosmopolitizace je interní globalizací, globalizací proudící zevnitř národních států. To zásadním způsobem transformuje každodenní vědomí a identity. Riziková společnost se pak stává podhoubím, ze kterého vyrůstají globální sociální hnutí, které zdůrazňují individuální odpovědnost za kolektivní budoucnost na lokální i globální úrovni. Sociální hnutí a jiní političtí aktéři rizikové společnosti se zabývají sledováním externalit (sociálním konstruováním – ve smyslu definováním – rizik) a jejich nastolováním jako problémů ve veřejném diskurzu. Riziko je v tomto kontextu definováno jako manifestace nerovnosti a zdroj nespravedlnosti. Rizika globálních nerovností jsou neoddelitelná od jejich vnímání jako nerovností nelegitímních, nespravedlivých a nedemokratických (ibid.).

Řada autorů, včetně Anthonyho Giddense (1991) a Zygmunta Baumana (2006) definují individualizaci jako jeden z klíčových fenoménů pozdně moderní doby<sup>2</sup>. Tento fenomén nachází své důležité místo i teorii reflexivní modernizace Ulricha Becka – Beck ho považuje za „začátek nového modu zespolečenštění“ (Beck 2011b, s. 205–220), čímž vyjadřuje vykořeňování individua ze společnosti a simultánní navracení se individua do společnosti v jiné poloze. V rámci procesu individualizace dochází k „osvobození individua“ od sociálních třídních struktur, struktury rodinných vztahů, nově ale také od povolání a profesní identity v silném smyslu slova. Reálnou jednotkou sociální reprodukce se stává sám jednotlivec, který do společnosti vstupuje skrze narativní proces plánování a organizování vlastní biografie. Giddens nabízí metaforu osobní identity jako projektu (viz také Shilling 2003, 2005). Reflexivní projekt osobní identity se sestává z udržování koherentních, ale zároveň průběžně revidovaných biografických narativů, a odehrává se v kontextu palet voleb filtrovaných skrze abstraktní systémy (Giddens 1991, s. 5). Abstraktní systémy můžeme rozdělit na symbolické ‚tokeny‘, jako jsou peníze a jiné standardizující a komodifikující artefakty osidlující časoprostor pozdní modernity, a na expertní systémy. Právě expertní vědění představuje důležitý zdroj budování identity – existenciální parametry nejsou vyhrazeny jen vědcům a filozofům, ale jsou přisvojovány širokou veřejností. Zde je třeba zmínit důležitost životních stylů jakožto klíčových identitárních kotev. Právě životní styl umožňuje obyvatelům vysoké modernity vstupovat do dialektické hry globálního a lokálního skrze každodenní volbu, a vztahovat se tak k makrosociálním jevům, kterým se snaží dát smysl (ibid.).

Konstatujme tedy dva procesy, které se podílejí na nástupu rizikové společnosti. Prvním je kumulace dvojznačných důsledků moderní vědeckotechnické a průmyslové dynamiky působící na přírodu i lidské

---

<sup>2</sup> Ostatně individualizace je velkým tématem i klasických sociologů jako jsou Marx, Weber, Durkheim i Simmel.

společnosti, která zastínila tradiční technologický a civilizační optimismus (Suša 2004, s. 8–9). Druhým je vyvazování se a znovu-včleňování individua do společnosti, tentokrát v nové poloze, v rámci které je individuální člověk sám zodpovědný za tvorbu individuální biografie stejně jako za interpretaci sociální reality skrze dostupné abstraktní systémy.

## 2.2.2 Diskrepance rámců politického jednání a vynalézání politiky

Riziková společnost představuje epochální obrat ve třech ohledech. Zaprvé se jedná o ustavující se vztah moderní průmyslové společnosti k přírodním a kulturním zdrojům, na jejichž existenci stojí, ale jejichž zásoby spotřebovává a ničí. Zadruhé se jedná o ustavující se vztah společnosti k rizikům, které sama produkuje, a za třetí se týká ničení a odkouzlování kolektivních zdrojů (krize víry, individualizace) (Beck 2007, s. 39–40). Lineární stupňování racionality typické pro ‚jednoduchou modernu‘ narazilo v rizikové společnosti na svou hranici. Riziková společnost se materializuje jako výsledek úspěchu průmyslové moderny – dotažením vlastních principů do důsledku (bohatnutí společnosti a kolonizace přírodního světa) se proměňuje v systematické zpochybnění sama sebe. Klíčové zpochybnění představuje zpochybnění nároku na schopnost kalkulace a kontroly rizik: Moderní společnost vládne možností sebeohrožení nebo sebezničení, jež závisí na vlastních rozhodnutích, a zároveň přichází s nárokem kontrolovat nejistotu, kterou vnáší do světa. Skrze sérii vynořujících se nepředvídaných dopadů či katastrof se však kumulují důkazy o selhávání etablovaných systémů norem v garantování bezpečí před důsledky aktivit společnosti.

Jak budeme zacházet s nejistotou a nekontrolovatelností? Tato otázka je výbušná proto, že strážci práva, pořádku, blahobytu a svobody se stali těmi, kteří ohrožují, a ohrožovaní nejsou vystaveni rizikům jen v nějakém abstraktním smyslu, ale vnímají ohrožení v nitru vlastního soukromí. Zároveň dochází k radikální demokratizaci kritiky. V otázkách rizika není nikdo expert a zároveň všichni jsou experti. Vynořují se dílčí společenské racionality, a ty se kritizují vzájemně (Beck 2007, s. 55).

*V komunikační konstrukci problémů rizika kontrastují zejména byrokraticko-technické formalizované diskurzy o riziku na jedné straně a diskurzy občanských iniciativ, hnutí, nevládních sdružení na straně druhé. Na obou stranách je používáno odborných expertíz a kontra-expertíz, vědeckého a profesionálního vědění. Sociální konstruování rizik je tedy závislé na odborném vědění, avšak s růstem složitosti a specializace odborného vědění narůstá zároveň míra nejistot a nedůvěry ‚laického‘ okolí. Nejistota a nedůvěra je prohlubována také díky legalizaci a normalizaci rizik institucemi [...] (Suša 2004, s. 7).*

V důsledku těchto procesů dochází k proměnám kontur politického prostoru. To je dáno tím, že se jedná o sociální konstrukci par excellence: politično a jeho hranice nelze odnikud vyčíst, je třeba ho vynalézat – má proto vždy pečeť sebetvorby (Beck 2007, s. 32). Samotné slovo ‚politikum‘ se stává přítěží. Politika je konvenčně pojímána jako soubor aktivit asociovaných s vládnutím zemi nebo oblasti,

a s debatami mezi stranami majícími moc (Oxford English Dictionary 2006). Často je odkazováno k Weberově koncepci politiky, která definiční znaky politických procesů spatřuje ve vztazích panství a účasti státu v těchto vztazích (Petrusek 1996). De Vries však upozorňuje, že pakliže se rozhodneme omezit koncept politiky na záležitosti státu a politických stran, okamžitě se rozevře nová třída jednání, která vyžaduje pojmenování a pozornost:

*Definice veřejného blaha, konkrétní politiky a rozhodování, které má potenciálně dopad na velké segmenty populace jsou debatovány a implementovány mimo státem sankcionované politické instituce a arény, a to například ve výzkumných laboratořích či na konferencích, kde se setkávají experti z nevládního sektoru, státní zaměstnanci i politici. Politika se stala ‚roztroušenou‘ a ‚vyvázanou‘ (de Vries 2007, s. 782, překlad ŠF).*

V procesech globalizace světové ekonomiky dochází ke zřetelnému rozvázání ekonomického a politického rozhodování. V důsledku toho dochází k něčemu, co Beck (2007, s. 188) nazývá metamorfózou státu. Stát prochází procesem odumírání a vynalézání svých kompetencí. Politika se zbavuje jádra, přičemž nové obsahy se buď vtěsňávají do nepadnoucích starých fasád, nebo se vyvazují ze stále stabilních ale čím dál méně funkčních politických institucí. Politické strany zůstávají přítomné jako zombie instituce: prostor vysoké politiky je osídlen „*třídními stranami bez tříd a státní aparát usilovně pracuje na tom, co se beztak děje nezávisle na něm*“ (Ibid.). Z jednajícího státu se stává stát vyjednávající; odumírá jako útvar suverenity a jednající entita, a obnovuje se jako organizátor jeviště a moderátor rozhovorů.

Zde je opět na místě věnovat pozornost procesu individualizace, která má důležité implikace pro vynalézání politiky. Individualizace vede k oslabení sociálních rolí, v důsledku čehož se politické instituce stávají pro občany rozporuplné. Nelze se již opřít o ucelené ideové komplexy, na kterých byla postavena struktura politického pole průmyslové moderny – ty se stávají příliš fragmentovanými. „*Dnes každý muž a každá žena jedná zároveň pravicově a levicově, konzervativně a radikálně, ekologicky a neekologicky, demokraticky a nedemokraticky, politicky a nepoliticky*“ (Beck 2007, s. 144). Individuum vrůstá do politiky z opačné strany – to co se dříve jevilo jako nepolitické, tedy soukromé, intimní, konzumní, životně stylové atd. se skrze zaplétání do sítí externalit mění v politikum. V problémech, které jsou nově konceptualizovány jako politické figurují aktéři nacházející se mimo politický a korporativní systém; nachází se zde nejen kolektivní aktéři řídící se svými zájmy a postoji, ale také individuální aktéři řídící se aspekty svého existenciálního Já. Jedná se například o otázku podoby života ve městech, ekologie, etické výroby, organizace průmyslu atd. Na rozdíl od jednoduché moderny, kde buď musel člověk jít k politice, nebo politika za ním, dnes člověk přistupuje k politice skrze vlastní soukromí. Světová společnost je obsažena v mikrokosmu soukromé identity skrze síť

vztahů, do kterých individuum vstupuje v aktech dopravy, spotřeby, bydlení, vzdělávání apod. Politika se tak prolamuje do suverénních světů soukromých identit.

Výše vyjmenované faktory přispívají k zastarávání formálních politických institucí – politických stran. Politické strany se nadále nemohou opřít o silné kolektivní identity dané sektorovým či třídním ukotvením občanů – na to jsou identity příliš tekuté (Bauman 2006). Národní rámec, okolo kterého byla vybudována politická infrastruktura industriální moderny, ztrácí pozici privilegovaného prostoru politiky. Ve světě organizovaném skrze princip sledování externalit mají politické problémy často měřítko globální i zcela lokální, unikají tak vynucenému rámci, ve kterém operují politické strany. Zatřetí se radikálně komplikuje otázka, co spadá jejich gesce – co je v první řadě možno pojímat jako politický problém. Prostor pro politické rozhodování je neustále umenšován expanzí expertních, techno-vědeckých systémů z jedné strany, a ekonomických systémů ze strany druhé – do jisté míry se tak naplňuje Weberova vize krize politična jakožto důsledku „kapitalisticko-racionálních věčných tlaků“, „železného podrobení“ se nutnosti ekonomických pravidel (Havelka 1998). Za čtvrté dochází ke krizi reprezentace. Bělohradský k tomu píše:

*Podmínkou reprezentace je absence reprezentovaného na scéně, je to reprezentant, kdo uděluje slovo a viditelnost reprezentovanému, dělnickou třídu dělá viditelnou „strana pracujících“. Dnes je v běhu všeobecná vzpoura reprezentovaných proti moci reprezentanta, reprezentovaní se cítí podvedeni svými reprezentanty a hrnou se na scénu všemi otvory, chtějí mluvit sami za sebe. A elektronická agora, která snižuje náklady na zviditelnění se na veřejnosti, to umožňuje. (Bělohradský 2013)*

V důsledku těchto sociálních posunů politické strany do jisté míry vyklízejí prostor; nacházejí pro sebe nový smysl a plní se novými významy. Politické strany se například korporatizovaly, ustavili se jako společnosti plnící business plány a produkující politický marketing. Jejich vůdčí osoby se přeměnily v celebrity (Langer 2007, 2010; Campus 2010). Politická strana se zároveň příliš vzdálila i přiblížila občanům. Vzdálila se jim v tom smyslu, že odcestovala z prostředí občanské společnosti, kde vznikla, do svého posledního kotviště – patronátu státu, který svými subvencemi zajišťuje stabilní a čím dál méně konfliktní existenci vyprofilované politické třídy (Katz a Mair 1995). Zároveň se politická strana občanům fatálně přiblížila tím, že již nedokáže udržet svou distanci od reprezentovaného.

Ulrich Beck konstatuje, že dichotomie levice/pravice přes svou postulovanou zastaralost stále tvoří páteř politiky. Póly této štěpné linie však „byly petrifikovány do podoby kvazi-apriorismů“ (Beck 2007, s. 83). Existují nové štěpné linie, které vykazují ambice tuto štěpnou linii nahradit. Beck mezi ně řadí například jisté/nejisté (rizika jsou sociální konstrukcí, proto i to, která věc bude tematizována jako zdroj rizik a nejistoty samo o sobě politickou otázkou). Dále je to linie vnitřní/vnější (hranice rámců jsou samy o sobě zpochybňovaným faktem, kdo bude zahrnut do procesu rozhodování a kdo bude vynechán,



představuje potenciální politikum). Zatřetí pak uvádí Beck linii politické/nepolitické, protože už otázka zda bude nějaký problém rámován jako politický či nepolitický do velké míry předurčuje proces a výsledek jeho řešení.

### 2.2.3 Nástup subpolitiky

Politické strany čelí vyprázdněnosti tradičních témat, které se simulují v institucionalizované politice. Spíše, než aby se politické strany aktivně podílely na vývoji politických otázek, lapají po volně pohybujících se kauzách, ze kterých skládají politické portfolio v procesu ne nepodobnému sestavování investičního produktu. Dochází zde ke ztrátě polarizační, utopické, utvářející kvality – strany spolu soupeří na základě efektivnosti a schopnosti spravovat. Dochází k určitému převrácení mezi politickým a nepolitickým. Správa státu se technizuje a funkcionalizuje – stává se nepolitickou; industriální produkce, věda se naopak politizují. To, co se v modelu industriálního kapitalismu nachází v závětrí politiky – soukromí, hospodářství, věda, komuny, každodennost – se v reflexivní moderně ocitá v jádru politických střetů.

Pasivita politických institucí je provázena dynamickým návratem jednotlivce do politiky. Zatímco politické instituce – obzvláště vysoké politiky – se zaplňují simulakry, politika zažívá renesanci mimo institucionalizovaný prostor – dochází k aktivizaci subpolitiky. Do jisté míry se jedná o renesanci vynucenou. Vychází z vědomí, že formální politické instituce, čím dál méně politizované samy o sobě, se stávají bezzubé, slepé a indiferentní vůči čím dál více politizovaným aktérům globalizovaného věku – aktérům vědy a technologie, transnacionálním koncernům, zájmům delokalizovaného kapitálu. Techno-ekonomická sféra ztrácí svůj nepolitický charakter skrze narůstající uvědomění, že svým působením zásadním způsobem ovlivňuje parametry světa jiných aktérů – od těchto aktérů lze stopovat proud externalit, které putují k aktérům jiným. Tato sféra se však nestává ani politickou, ani nepolitickou, nýbrž subpolitickou, a to proto, že odehrává ve zvláštním režimu legitimizace (Holzer a Sørensen 2003, s. 81–82).

Paralelně běží dvě hry: Nadále běží klasická politika industriální společnosti, která obsahuje konflikty, jako jsou práce vs. kapitál, levice vs. pravice, spolky vs. stranická politika. Do toho se prolíná nová politika politiky, která mění pravidla systému. Dochází k dvojité inflaci nároků (politické je vše a všichni se chtějí podílet). Odvrácenou stránkou subpolitizace je však zácpa. Příliš mnoho hlasů se domáhá slyšení, subjektivita prýští odevšud. Subpolitizace se projevuje všeobecnou bezmocí – zájmy jsou neprůhledné, kritici i moderátoři přešlapují na místě. Chaos však facilite vytváření koalic napříč hranicemi systémů a institucí – jedině sítě mají potenciál tvorby reprezentovatelných mocenských pozic. Subpolitika se stává účinnou skrze budování vlastní infrastruktury, institucí, sítí občanské aktivity, či ‚slepenců‘, hybridních aktérů subpolitiky (Marrero-Guillamón 2013).

Definujeme subpolitiku jako prostor politické aktivity mimo sféru formálních politických institucí (primárně politických stran), který je okupován individuálními experty v jejich vlastním zastoupení, sociálními hnutími, sítěmi občanské angažovanosti. Holzer, Sørensen navrhuje rozlišení na dvě stránky subpolitiky: pasivní a aktivní (Holzer a Sørensen 2003, s. 82). Aktéři pasivní subpolitiky jsou ti, kteří se – aniž by to bylo jejich cílem – ocitli v prostoru, který se vyjevil jako politický v tom smyslu, že nastavuje parametry sociální změny. Aktéři aktivní subpolitiky jsou ti, kteří usilují o zpochybnění zamlčených předpokladů modernity z vnější pozice vůči institucionalizované politice. Zatímco pasivní subpolitika se nachází v oku pozorovatele, aktivní subpolitika nabírá formu mimo-institucionální politiky (Ibid.).

Aktéři subpolitiky vynalézají politiku v rámci sítí, do kterých se sdružují: usilují o rozpletení sítí externalit, čímž (re)definují kauzální vztahy mezi aktéry. Takto definovanou povahu vztahů ustavují jako problematickou: vztahy moci, které z ní plynou, ustavují jako nelegitimní, nespravedlivé a nedemokratické. Následně požadují zahrnutí externality či zastavení aktivit aktéra, který externality uvaluje. Pozdně moderní rizika, a sítě externalit, které je podkládají, jsou však často neviditelná lidským okem – k jejich identifikaci je třeba expertního vědění, které zahrnuje nejen komplexní nástroje měření, jejichž výstupy je třeba interpretovat, ale také určitou konceptuální výbavu, množinu konceptů, skrze které je jednotlivým entitám identifikovaným v síti dáván tvar. Pozdně moderní rizika mohou či dokonce musí být tudíž „fabrikována“, budována, vytvářena. Díky své radikální závislosti na definování a sociální konstrukci mohou být také pozměněna, umocněna, dramatinována či naopak upozaděna (Beck in Hier 2003, s. 8)<sup>3</sup>.

Jak je možné, že instituce zmocněné ke správě věcí veřejných nebyly schopny tyto externality identifikovat a řešit? Subpolitika je sférou nedůvěry vůči expertíze autorit; tematizuje chyby a selhání techno-vědeckého pole, které mají rizikové důsledky pro společnost. Hier (2003, s. 4) argumentuje, že zvýšená percepce vůči riziku, která je asociovaná s nejistou povahou pozdní modernity způsobila postupující konvergenci mezi diskurzy rizika a diskurzy morality – riziková společnost dává nový význam a formu fenoménu morální paniky. Vznikají hybridní formáty vědění, které dodávají riziku morální dimenzi (Ibid.).

Nasadě je otázka, jak tedy sféru subpolitiky studovat. Beck nabízí následující manuál studia subpolitiky: „[Politologie rozčlenila] *pojmem politiky do tří aspektů: zaprvé se ptá po institucionálním složení politické obce jako sebeorganizace společnosti (Polity); zadruhé po obsazích politických programů utváření společenských vztahů (Policy); a za třetí po procesu politických střetů o podíl na*

---

<sup>3</sup> Typickým příkladem je GMO (Stöckelová 2009). Jak ustavit, do jaké míry genetická modifikace obilnin představuje riziko? Pro koho a v jakém rámci? Skrze jaký kauzální řetěz souvislostí? Na tyto otázky musí aktéři subpolitiky najít odpověď.

*moci a o mocenské pozice (Politics)*“ (Beck 2007, s. 145). Subpolitika se odlišuje od politiky tím, že připouští na jevišti utváření kolektivních světů také aktéry mimo politický systém. Pakliže výše uvedené dělení aplikujeme na subpolitiku, získáme následující otázky: jak je „subpolity“ institucionálně složená a organizovaná? Jaké jsou zdroje její moci, možnosti jejího odporu, potencionály strategického jednání? S jakými cíli, obsahem a programy se provozuje „subpolicy“ a v jakých oblastech jednání (podnikání, veřejná sféra, tvorba vědění)? Jak se „subpolicy“ proměňuje v politiku či naopak non-politiku, jak se definuje jako politický problém nebo naopak uzavírá do klauzury nepolitická? Jaké strategie a slovníky se k tomu využívají? Které organizační formy a fóra můžeme pozorovat při vzniku „subpolitics“? Které mocenské pozice se zde otvírají, upevňují, přesunují? Vytvářejí se informační nebo formalizující se koalice v zájmu určitých strategických rozhodnutí nebo proti nim? (Beck 2007, s. 145–146).

#### **2.2.4 Kosmopolitismus a alternativní formy občanství**

S nově vynořujícími se formami politiky a politického zapojení se párují nová pojetí občanství. Tyto formy nejsou nezbytně vázané na občanský rámec ukotvený ve společnosti konstituované národním státem. Stávají se tak do jisté míry konkurenčními formami občanství, což s sebou – stejně jako ve vztahu politiky a subpolitiky – přináší určité tření a konflikty.

Jako obecné pojmenování pro tuto vyvážanou formu občanství navrhují Ulrich Beck společně s Nancy Fraser pojem ‚kosmopolitní občanství‘ (Beck 2002, 2010, 2011a; Fraser 2009). Nejenže vzhledem k postupujícím globalizačním tendencím se národní rámec stále častěji vyjevuje jako neadekvátní k řešení politických otázek 21. století, ale i politické identity se stále častěji konstituují na jiné rovině. Ze zkušenosti kosmopolitní krize – identifikování se jako zúčastněného aktéra, a jako přinejmenším potenciální oběť globálních režimů rizika, ztělesněných například výbuchem Černobylské elektrárny či jednou z posledních finančních krizí – plyne toto: *„lidé po celém světě reflektují sdílenou kolektivní budoucnost, která je kontradikcí národně omezené paměti minulosti“* (Beck 2002, s. 27, překlad ŠF). Beck mluví o banální kosmopolitizaci, v rámci které je samozřejmost národního rámce podemílána skrze zkušenost vlastní integrace do globálních procesů a fenoménů (Beck 2002, s. 28). Nové formy občanství, které vyvěrají z existenciální zkušenosti banální kosmopolitizace, však nemusí vždy nabírat globální, celosvětové, formy. Naopak, formy, které nabírá, jsou variabilní a od kontextu odvislé. Nancy Frazer argumentuje, že v globalizovaném světě prostoupeném riziky se politika již neomezuje na otázku „co?“ – tedy po politických obsazích a řešeních. K otázce „co?“ přibývá otázka „kdo?“, a k ní následně i otázka „jak?“. Otázka „kdo?“ se týká rámce daného politického problému, který nemusí nutně kopírovat národní hranice, a nemusí ani nezbytně být globální. Je to otázka po tom, kdo tvoří zainteresovanou veřejnost daného problému, a kdo má být přizván k jeho diskusi. K otázce „kdo?“

ovšem přináležejí také otázka „jak?“, tedy jakým způsobem bude daný rámeček určen. Protože na otázku „jak?“ nelze stanovit jednoznačnou a vždy platnou odpověď, Fraser upozorňuje, že bychom se měli připravit na éru „abnormální politiky“ – politiky, jejíž rámce se vynořují ad-hoc a spontánně. Beck přitakává: neexistuje jeden jazyk kosmopolitismu, ale mnoho jazyků, dialektů a gramatik. Nastupující důležitost kosmopolitismu spočívá v pluralitě antagonismů a odlišností (2002, s. 35). Existují pouze tři definiční znaky kosmopolitismu: pluralita, globalita, a civilita (Ibid.).

Kosmopolitní občanství zůstává předmětem abstraktní teorie. Řada akademiků se však zaměřila na jednu konkrétní formu kosmopolitního občanství, které je různě nazýváno jako „udržitelné občanství“ (Micheletti et al. 2012), „zelené občanství“ (Lewis 2012), či „ekologické občanství“ (Kennedy 2011). Teorie udržitelného (ekologického, zeleného – dále již jen udržitelného) občanství vychází z konstatování, že se naakumulovalo množství politicky relevantních projevů týkajících se udržitelnosti, které je možné shrnout pod pojmem „občanství“<sup>4</sup>, přičemž toto zarámování nám pomůže porozumět těmto praktikám v kontextu.

Tento přístup obohacuje nejen naše přemýšlení o „udržitelných“ praktikách v populaci, ale také obohacuje naše porozumění termínu občanství, a to tak, že problematizuje některé dichotomie, na kterých konvenční teorie občanství stojí (Kennedy 2011, s. 845–847) V první řadě udržitelné občanství jakožto teoretický model problematizuje dichotomii soukromého a veřejného. V tomto ohledu navazuje teorie udržitelného občanství na koncepci *life politics* (viz Beck 2007; Rose 2001): mikrokosmos vlastního životního stylu se radikálně mísí s makrokosmem globálních problémů. Biotechnologie se prolamuje do integrity lidského organismu, lékařský pohled (*gaze*) ho dekonstruuje ho jako sérii měnitelných prvků, statistika ho kategorizuje podle různých měřítek na křivkách normálního rozložení – člověk samotný se tak stává politickým problémem. Každá aktivita či intervence – od stravování, přes cvičení až po dopravu – nabývá morální hodnoty. Obézní člověk je například symptomem epidemie obezity v populaci, je jednou z komponent globálního problému. Tento globální problém, do jehož sítě daná osoba nyní přináležejí, obsahuje i řadu jiných entit, například „nezdravý životní styl“ jakožto kulturní jev, automobil jakožto technologii či *the Coca Cola company* jakožto transnacionální ekonomickou entitu. Jedná se však o obousměrný tok: tak jako se politika prolamuje do soukromého života, tak se i individuální otevírá příležitost jednat politicky skrze politiku identity, a skrze soukromé, zpravidla konzumní, volby. Teorie udržitelného občanství tematizuje „veřejné“ dopady „soukromých“ konzumních praktik – zabývá se tím, že skrze konzum se individuální zapojuje do globálních sítí produkce a spotřeby, a svými konzumními praktikami ovlivňuje rovnováhu sil mezi

---

<sup>4</sup> V tomto kontextu lze mluvit také o měšťanství – pojem *citizenship* nemá v češtině adekvátní překlad.

různými aktéry. Zároveň tematizuje politiku identity, která přináší k okázalé (okázale udržitelné) spotřebě.

Teorie udržitelného občanství tematizuje odpovědnost jako důležitý faktor občanství, čímž problematizuje konvenční pojetí občanství jakožto souboru oprávnění garantovaných státem. Udržitelné občanství je něco, o co se individuum musí aktivně snažit, zasloužit se o něj. Jde tedy o určitou schopnost, kapacitu (Raco 2007, s. 308). Jedná se o relační občanství – o soubor práv a zodpovědností, které jsou navázány na schopnost produkovat pozitivní dopad na společnost a prostředí. Moderní (zelený) občan je ekonomicky i politicky aktivní a nezávislý na státním patronátu (Lewis 2012, s. 317). Je to vyrovnaná a sebe-aktualizující se osoba, která je aktivní v samosprávných komunitách. Udržitelné občanství obsahuje kosmopolitní rozměr jednání. V rámci udržitelného občanství jsou morální a politické soudy vedeny napříč hranicemi (přičemž se zpravidla mívají s národním rámcem). Jedná se o imperativ kontrolovat tok externalit od své osoby či komunity takovým způsobem, aby nedocházelo k uvalování rizik na jiné osoby v prostoru a čase.

Udržitelné občanství vychází zdola i shora. Shora je definováno mezinárodními organizacemi, jako jsou například OSN, které definují principy udržitelnosti a udržitelného rozvoje. Zdola pak nachází vyjádření v smyslem naplněných praktikách udržitelného života. Je na místě poznamenat, že koncept udržitelnosti se netýká pouze ekologické otázky: do jeho gesce spadá oblast ekonomická (udržitelný rozvoj), environmentální (ochrana přírodních zdrojů) i oblast socio-politické rovnosti (Micheletti et al. 2012, s. 144). Udržitelná komunita je taková, která je aktivní, inkluzivní a bezpečná, dobře organizovaná, environmentálně citlivá, stojící na pevných základech, dobře propojená, postavená na diverzifikované ekonomice a dobře zajištěná (Raco 2007).

Kosmopolitní občané se čím dál častěji obracejí k trhu jakožto k aréně, v rámci které politicky jednají. Nákupní volba je jejich nástrojem a každodenní fyzické prostředí je prostorem, ve kterém jednají „udržitelně“. Role konzumenta a občana se tak slévají. Vzniká tak fenomén politického konzumerismu (Micheletti a Stolle 2006; Micheletti 2010; Micheletti et al. 2012). Politický konzumerismus je definován jako „*evaluace a volba producentů a produktů s úmyslem ovlivnit eticky, environmentálně či politicky problematické institucionální či tržní praktiky*“ (Micheletti et al. 2012, s. 145, překlad ŠF). Konzumenti tak reagují na „politiku produktů“ – porozumění a normativní evaluaci dopadů aktivity producenta a jeho produktu v složitých sociálních vztazích. Politický či etický konzumerismus tedy obsahuje důležitý prvek reflexivity – političtí konzumenti rozeznávají vliv sociálních systémů na jednání své i ostatních lidí, stejně jako dopady fungování systémů na životní prostředí. Uvědomují si také své zapojení skrze konzumní volby. Toto zapojení proměňují v nástroj participace: svými konzumními volbami mají možnost znevýhodňovat aktéry, které vyhodnocují jako (nespravedlivě, nedemokraticky

a neeticky) uvalující negativní externality na své okolí (bojkot), nebo naopak zvýhodňovat aktéry, které se dle jejich posouzení chovají sociálně zodpovědně (*buycott*). Je na místě opět připomenout, že identifikace externalit je do velké míry závislá na různém expertním věděni a je odvislá od diskurzivní činnosti médií, a různých ‚morálních podnikatelů‘ (Cohen 2002). Jinými slovy: sítě externalit nejsou evidentní, rizika a nerovnosti, vůči kterým političtí konzumenti jednají, vznikají v procesu sociální konstrukce reality.

### 3 Inspirace ANT aneb kdo tady jedná?

Konstatujeme-li nástup subpolitiky, a s tím i zvyšující se nesamozřejmost národního rámce pro řešení politických konfliktů, případně pak proliferaci alternativních konceptů občanství, dojdeme k zajímavému zjištění: koncept společnosti se nám drolí pod rukama. Tento fakt neuniká Ulrichu Beckovi. Beck konstatuje, že zatímco ontologické ukotvení aktérů žitého světa se *kosmopolitizuje*, sociologie zůstala zamrzlá v paradigmatu *metodologického nacionalismu* (Beck 2010, 2011a). Jak bude vypadat kosmopolitní sociologie, která dokáže překonat zamlčený předpoklad existence ohraničené *společnosti*, v rámci které existuje *veřejnost* produkující *veřejný diskurz*, v rámci které existují předdefinované sociální celky – skupiny, vrstvy a třídy, které mají své dané zájmy a sdílené postoje? Jedním z aspirantů je teoretická tradice ANT neboli *actor network theory*.

#### 3.1 Stručně o ANT

ANT je alternativní sociologickou teorií, respektive ontologií a metodologií. ANT jako teorie byla rozvinutá v rámci vědecké disciplíny Věda, technologie a společnost (STS), a je asociovaná s autory jako jsou ekonom a sociolog Michel Callon, filosof a antropolog Bruno Latour a sociolog John Law. V českém kontextu se k této tradici hlásí například Tereza Stöckelová a Zdeněk Konopásek. Jádrem ANT je obrat v konceptualizaci aktérství, a tím i v pojetí sociální ontologie. ANT usiluje o dosažení *ontologicky věrného* pojetí aktérství. V rámci tohoto kroku ANT opouští teoretickou tradici konceptualizace jednání, kterou ztělesňuje Parsonsův *unit act* (Parsons 1949). Jednání v rámci ANT není konceptualizováno jako mechanismus vytváření volby v lidské psyché za přispění vnějších faktorů, zdrojů a hodnot. V rámci ANT nemusí být aktér nutně ztotožňován s osobou. Aktérem může být člověk, věc, sdružení věcí, technologie, instituce či korporace – zkrátka jakákoliv entita, která je v relevantní, zúčastněná, v určité síti. Míra aktérství je pak poměřovaná schopností ustavit se jako důležitá entita ve světě již obydleném jinými entitami (Fuller 1994, s. 747). Otázka zní: jakým způsobem tato entita odolává redukci na ostatní entity? Jakým způsobem reorganizuje stávající entity v nové síti (Ibid.)? Aktér jedná, vytváří-li rozdíl v dané situaci, je-li detekovatelný na scéně.

Jednání není funkcí jednotlivce, člověka. Je parametrem sítě, neboli aktérského světa (actor-world) (Callon 1998b; Callon a Latour 1981). Primární jednotkou analýzy ANT je tedy síť. V rámci sítě se nacházejí heterogenní aktéři, jako jsou lidé, instituce, diskurzivní celky, hnutí, technologie atd. Proponenti ANT dokonce navrhují upuštění od pojmu aktér ve prospěch pojmu aktant, čímž se snaží zdůraznit to, že aktérství je spíše funkcí sítě než každé jednotlivé zastoupené entity. Síť nejenže determinuje repertoár zúčastněných entit a jejich historií ale také určuje jejich relativní postavení (Callon 1998b, s. 22). Síť definuje identitu zúčastněných entit, role, které by měly hrát, a jejich relativní význam. Zahrnutím jakékoliv entity se budovatel aktérského světa (sítě) zároveň vystavuje riziku, že

entita odmítne kooperovat. Entita, která se odmítne chovat dle své určené role, hrozí rozložit pečlivě budovanou síť, znevěrohodnit tak její ustavení. Klíčovým je zde pojem překladu. Hybatel sítě, tedy entita, která reorganizuje všechny ostatní entity v síti, mluví jejich jménem, překládá potřeby, požadavky a očekávání těchto entit, vykresluje mechanismus jejich fungování. „Úspěšnost překladu není nikdy garantována, a strategie, které jsou k tomu použity, jsou vždy odvislé od konkrétního kontextu“ (Callon 1998b, s. 26, překlad ŠF). Procesem překládání se určitá entita ustavuje jako nezbytná. V rámci daného univerza – sítě – jsou osudy ostatních entit odvislé od jejího jednání. Dalším důležitým pojmem je vynesení. Vynesení je transformací určitých entit v síti do formy popisů – dokumentů, memorand, vědeckých zpráv, infrastruktury. Úspěšný překlad, ze kterého vyvstává stabilní síť, je tedy odvislý od sociálního a materiálního vynesení entit (ibid., s. 27). Síť dosahuje stability tak, že se ukotvuje v materiálních objektech, které strukturují interakce<sup>5</sup>.

Budování sítě je sociálním konstruktivismem v praxi: síť je zjednodušením reality – reality, která je ve své podstatě nekonečná. Z nekonečného množství identifikovatelných vztahů a nekonečného množství potenciálních identit entit je v rámci sítě konstituováno *konečné* množství aktérů, či aktantů či rhizómů (Latour 1999), a jim jsou přiřazeny jednoznačné identity. Simplifikace je tedy primární funkcí sítě. Definice sítě zůstává věrohodnou, pakliže všechny konkrétní simplifikace asociované s danou sítí jsou schopny obstát procesu zpochybnění, pakliže všechny zahrnuté entity jsou více či méně ochotny kooperovat.

### **3.2 Rámování a přetékání**

Michel Callon navrhuje představit si situaci skrze pojem externality. Externalita, tak jak byl tento koncept rozvinut v ekonomii, označuje situaci, kdy jednání nějakého aktéra má nevyžádané dopady na aktéry jiné. Negativní externalitou je například stav, kdy farmářovu úrodu kontaminuje odpad z blízké továrny. Pozitivní externalitu můžeme konstatovat například v situaci, když výzkum provedený jednou farmaceutickou společností umožní konkurentům v branži levně vyrábět produkt, k jehož vynalezení nepřispěli, a nepodíleli se na s ním spojených nákladech. Externality představují ekonomický problém: narušují rovnováhu trhu. Představují však také morální problém: vytváří nespravedlnost, protože rizika plynoucí z něčí činnosti dopadají na někoho jiného, či naopak plody něčí práce jsou přisvojovány třetí stranou.

Michel Callon (1998a) tvrdí, že za pojmem externalita se skrývá hlubší koncept rámování, který implikuje možnost ve všech případech bezrozporně identifikovat přetékání a toto přetékání zahrnout.

---

<sup>5</sup> Například národ, jakožto jedna potenciální forma sítě, je vynášen do, respektive stabilizován v, externích, často materiálních objektech, jako jsou například ústava, hradní stráž, systém soudů a politických institucí atd.



Rámec ohraničuje prostor, ve kterém se odehrávají interakce víceméně nezávisle na okolním kontextu. Rámce jsou smluvené aktéry a jsou zakotvené ve vnějším světě fyzických a organizačních zařízení. Rámování dává vnější svět do závorek, ale nezabavuje se spojení s ním. Callon trvá na tom, že přetékání je navzdory konvenčnímu porozumění normou, spíše než abnormalitou<sup>6</sup>. Jedním z důvodů je, že rámování je vždy nedokonalý a nákladný proces, který vyžaduje řadu symbolických a materiálních zařízení<sup>7</sup>. Z podstaty věci je tedy uspokojivě zarámovaná interakce nepravděpodobná. Je tomu tak především proto, že čím intenzivněji je vynakládána energie na její zarámování, a čím více objektů je k rámování použito, tím více vzniká potenciálních vodičů, které dění uvnitř rámce propojují s vnějším světem. Rámec aktivity se skládá z různých objektů: lidských bytostí, legálních entit, konceptů, symbolických nástrojů, materiálních věcí, atd. Každý z těchto objektů má nějaké propojení s vnějším světem – podmínky kontraktu jsou například zarámovány ve vědeckých či právních termínech či v konvencích. Tyto objekty jsou zároveň zdroji rámce a prostředníky – rámují interakci, avšak zároveň představují vstupy do širších sítí, se kterými danou interakci asociují (Ibid.).

Identifikace přetékání – existence externality – předpokládá schopnost identifikovat jeho zdroje a dopady. Abychom byli schopni definovat zdroje a dopady, je potřeba identifikovat aktéry, kterých se daný problém týká, které daná externalita svazuje dohromady, a směr a povahu tohoto vztahu.

*Ze samotné definice externality [...] plyne, že je možné identifikovat nejen aktéra A, B a C, ale také vzájemné dopady, které aktéři produkují. Pouze tehdy, kdy tato dvojitá identifikace proběhla, je možné vytvořit seznam aktérů, kteří benefitují z nebo trpí v důsledku daných externalit (X, Y a Z) (Callon 1998a, s. 256, překlad ŠF).*

V některých případech je existence externality bezrozporná a zřejmá. V jiných případech je však vztah aktérů značně komplikovaný. V první řadě je nutné identifikovat dopady, tedy prokázat existenci přetékání. Aby mohlo dojít k přetékání, musí existovat nějaká hmatatelná entita, která vyvádí dopady mimo rámec. Tuto entitu nazvěme prostředníkem. Může se jednat o chemické látky, zvukové vlny, mediální produkty, patenty, osoby atd. Identifikování konkrétních prostředníků, které způsobují přetékání, je však vše, jen ne snadné: „*Prakticky ve všech případech je nutné specifické úsilí k podání nezvratného důkazu existence jednoduché externality, které se neobejde bez implementace monitorovacích procedur a senzorů.*“ (Callon 1998a, s. 257, překlad ŠF).

Ustavení existence externalit je nezbytně spojené se schopností identifikovat kdo externalitu způsobuje a na koho je tato externalita uvalována. Toto představuje další nesnáz: Kdo způsobuje

<sup>6</sup> Tento pohled je především dominantní v mikrosociologické branži a v ekonomii – externalita je zde pojmána jako důsledek selhání rámce.

<sup>7</sup> Koncept rámce se objevuje již v Goffmanově práci. Sociální fenomén, například divadlo, vyžaduje řadu nástrojů, které zakotvují jeho existenci. Aby mohlo být divadlo divadlem, potřebuje budovu s šatnami, židlemi a podiem. Začátek představení označuje zvonec a jeho konec zatahující se opona.

globální oteplování? Kdo trpí jeho následky a jak? Způsobují výfukové plyny astma? Představuje mešita ohrožení integrity české kultury? K zodpovězení těchto otázek je opět potřeba specifických instrumentů měření. Mimoto je však situace komplikována faktem, že existence řady entit identifikovaných v rámci stopování dané externality nemusí nutně předcházet tomuto aktu.

*V tomto případě identita dané skupiny a povědomí jejích členů představuje důsledek procesu objevení a zvýraznění externalit [...]. Když se Pařížané dočtou v ranním tisku, že index znečištění ovzduší stoupl na hranici indukující ohrožení zdraví [...], snadno sami sebe konceptualizují jako oběti motorové dopravy, nebo naopak jako řidiče způsobující zamoření prostředí. Tato bezprostřední zkušenost, někdy nazývaná jako subjektivita, je do velké míry závislá na nástrojích, které používáme k identifikaci přetékání (Callon 1998a, s. 258, překlad ŠF).*

Závěrečným krokem jednoznačného objevení externality a identifikování v ní implikovaných aktérů je zahrnutí dříve nekonzultovaných stran do procesu, ať už formou konzultace nebo kompenzace. Jednoznačná identifikace externality, tedy ustavení rámce, je v rámci nesmírně propojené, funkčně diferencované a technologizované epochy velmi obtížná. Do hry vstupuje myriáda aktérů, kteří s sebou přinášejí vazby na svět mimo daný rámec. Otevírá se tak kontroverze, která je osídlena experty a proti-experty. Mohou rámce být úspěšně obnoveny a externality zahrnuty? Callon (1998a) společně s Latourem (2003) tvrdí, že ano – je to možné v rámci takzvaných ‚chladných situací‘. V rámci chladných situací jsou aktéři definováni, definice situace je ustavena na pozadí sdíleného *doxa* a případně za odkazu k legitimním autoritám; přetek je neutralizován, externalita je kompenzována, dříve nekonzultovaná strana je zahrnuta a její zájmy jsou do interakce promítnuty. Takováto kauza je však v rámci ‚pozdní modernity‘ čím dál vzácnější. Místo toho proliferaují ‚horké situace‘. Na rozdíl od chladné situace se horké situace vyznačují obtížností dosažení definice situace. Za absence sdíleného hegemonního *body of knowledge*, jež by mělo představovat *doxa* dané situace, identity zúčastněných veřejností fluktuují a vznikají nekompatibilní definice současného a budoucího vývoje dění. Vznikají ‚hybridní fóra‘ v rámci kterých fakta a hodnoty konstituují nerozpletný uzel, kde přetek je konstantní. Kontroverze jsou politické situace – žádný ze zúčastněných aktérů, včetně expertů, si nedokáže nárokovat absolutní pravdu. Politické, ekonomické a další zájmy se slévají v hybridních fórech<sup>8</sup>, hodnoty jsou neoddelitelné od fakt.

### **3.3 Role hraničních objektů a prostředníků**

Objekty, které se podílí na rámování situací (potažmo i přetékání), nazvěme prostředníky (*intermediaries*). Jedná se o typ objektů, které mají potenciál propojovat dva a více sociálních světů. Toto propojení může být ignorováno a netematizováno, může být považováno za problém – externalitu

---

<sup>8</sup> Hybridní fóra označují situace, ve kterých aktéři sami vyjednávají své identity a zájmy, a sami rýsují kontury a intenzitu přetékání (Callon 1998a, s. 264).

určenou k zahrnutí – či může být pojímáno jako prostředek komunikace. V druhých dvou případech se setkáváme s výše popsaným procesem překladu. Případem vědomého ustavování hraničních objektů za účelem komunikace napříč světy (v tomto případě ve vědecké práci) se zabýval Star a Griesemer (1989). Autoři pojmenovávají tyto objekty hraničními objekty a definují je následovně:

*Hraniční objekty jsou objekty, které jsou dostatečně plastické na to, aby se přizpůsobily místním potřebám a omezením všech stran, které s nimi mají co dočinění, ale zároveň dostatečně pevné (robustní) na to, aby zachovaly sdílenou identitu napříč světy [...]. Mají různé významy v různých sociálních světech, ale jejich struktura je natolik společná více než jednomu světu, že je konstituuje rozpoznatelnými, tedy prostředky překladu (1989, s. 393, překlad ŠF).*

*Jejich hraniční povaha se zrcadlí v tom, že jsou zároveň konkrétní a abstraktní, specifické a obecné, konvenční a syntetické (1989, s. 408, překlad ŠF)*

Gal et al. (2008) dále argumentují, že hraniční objekty existují ve vztahu se sociální infrastrukturou, ve které jsou v daných světech zapuštěny<sup>9</sup>, a se sociálními identitami lidí, kteří do nich náleží. Manipulace s hraničními objekty má potenciál přenášet proměny identit a sociálních infrastruktur mezi jednotlivými světy – transformace mezi světy nachází cestu do jiných propojených světů právě skrze hraniční objekty. Hraniční objekty představují zdroj ke konstrukci a komunikaci sociálních identit (2008, s. 204).

Star a Griesemer v rámci své studie komunikace napříč aktéry zúčastněnými ve vědecké práci jako hraniční objekty identifikují reporty, standardizované metody označování vzorků a polní poznámky neboli objekty vytvořené za účelem zprostředkovávat komunikaci napříč světy. Konstatujeme však, že také existuje řada objektů, které nebyly za účelem komunikace cíleně vytvořeny, ale jejich ‚vodivost‘ je dostatečná k tomu, aby mohly být mobilizovány jako nástroj překladu, a tím propojily dva a více světů. V této práci je argumentováno, že tak jako vědci (Star a Griesemer 1989; Huvila 2011) či profesionálové (Gal et al. 2008) vědomě konstruují hraniční objekty mezi různými sociálními světy za účelem harmonizace cílů a ustavení komunikace (překladu), obdobně mohou hraniční objekty využít i aktéři v oblasti sociálních hnutí či jiných politicky relevantních typů působení. Z výše uvedeného víme, že existence externalit je morálním, tedy i politickým problémem. Identifikace externality ustavuje vztah mezi aktéry, přičemž tento vztah zároveň vykresluje jako potenciálně problematický. Existence externality implikuje, že existují strany, které je třeba do řešení nespravedlnosti zahrnout. Identifikace externalit a ustavení hraničních objektů se v tomto kontextu může stát bránou do deliberativních kontextů, které jsou některým veřejnostem uzavřeny. Otevírá se tak otázka politické role věcí.

<sup>9</sup> Sociální infrastruktura zahrnuje sekvenci opakujících se praktik a konceptů, které mají specifické významy.

### 3.4 *Politika věcí, sociologie kontroverzí*

Noortje Marres (Marres 2005, 2012) přichází s radikální tezí, a to že v prostředí vysuté politiky se demokratická legitimita nedosahuje na půdě loajality k jedinému demokratickému subjektu – například lidu – nebo na bázi striktního uplatnění demokratických procedur, které daný politický subjekt propojují s politickou kauzou, ale na bázi zahrnutí problémů neboli kauz. Každá kontroverze si udržuje plejádu potenciálních politických rámců, přičemž ke každému je přidružen specifický výčet subjektů a norem procedurální legitimacy. ANT teoretici argumentují, že (meta)politickým aktem je samotné přesouvání kauz mezi mnohými prostory politické realizace, a to proto, že určení prostoru, ve kterém se daná kauza zhmotní, do jisté míry determinuje výčet aktérů, kteří budou k účasti na kontroverzi přizváni, stejně tak jako podobu norem legitimacy, které budou uplatňovány. Za vyvazování se politiky z institucionalizovaných fór podle Marres nestojí nějaký epochální posun, ale praktické akty vyvázání konkrétních kauz z politické sféry a jejich přesunutím do sféry technovědeckého prostoru. Jedná se o schopnost aktérů aktivovat konkrétní kauzy v určitých prostorech, od čehož se odvíjí podoba veřejnosti, která se okolo kauzy seskupí. Marres tak toho předkládá koncepci veřejností navázaných na kauzy (2005) a později také materiálních veřejností (2012).

Obdobně jak to popisoval Beck, i Marres předpokládá, že zároveň běží dvě hry. Jedna hra se týká institucionalizované národní politiky, v rámci které jsou politické procesy poměřovány formálními pravidly demokratické legitimacy. Druhá hra se týká vyvázané politiky – politických kauz, které unikají z dosahu formálních politických institucí a hnízdí v transnacionální a subpolitické sféře. Tyto kauzy se organizují do podoby kontroverzí a migrují napříč mnohými politickými fóry, kde kolem sebe vytvářejí ad-hoc veřejnosti, veřejnosti specifické určitým problémům. Subpolitika se organizuje okolo kontroverzí – často disponujících hmotným jádrem v podobě nějakého artefaktu, jako je například přehrada či atomová bomba – v podobě multiplicity specifických *veřejností*. Zatímco veřejnost v prvním případě je jedna, konkrétní a předem daná, veřejnosti v druhém případě jsou vždy parciální a jejich úplnost je otevřená zpochybnění (Marres 2005, s. 137). Tyto různé prostory, subjekty a procedury jsou reprezentovány jako *variabilní slepence*, jejichž mnohost je vzájemně podpůrná (Ibid.).

Konstatujme, že nástup subpolitiky je spojen s novými, inventivními formami organizace politických a etických kolektivů. Čím se tyto formy organizace liší? Podle Marres (2012) je klíčem docenění role materiálních objektů, které leží v jádru formace veřejností. Předtím, než otevřeme otázku formování materiálních veřejností, by bylo vhodné prozkoumat roli věcí v politickém dění, konkrétně otázku po aktérství.

Tuto otázku explicitně otevírá Winner (1980) konstatováním, že žádná otázka není tak provokativní v rámci společnosti a technologie, jako představa, že věci mohou v sobě ztělesňovat politické kvality.

Winner přichází s jednoduchou premisou: určité technologie předpokládají, či vyžadují určitou formu politické organizace, neboli jsou *inherentně politické*. Vytváření atomové energie obecně například předpokládá a vyžaduje sofistikovanou, centralizovanou a hierarchickou síť sociálních vztahů, které zajišťují ustavení, provoz a údržbu nutné infrastruktury stejně tak jako zajištění, že tato technologie nebude použita k anihilaci populace celých kontinentů. V rámci této linie Winner ukazuje, jakým způsobem industriální inovace vedou v mnoha případech nejen k zefektivnění procesu výroby, ale také upravují (a) symetrii mezi vlastníkem a pracovní silou (podobný argument předkládá Marglin 1974). Různé technologie jsou provázané s různými formami života, které implikují různé způsoby organizace a mocenské uspořádání. Technologie jakožto „způsoby budování řádu v našich světech“ (Winner 1980, s. 5) mají tedy rozlišitelnou politickou dimenzi, která však málokdy prochází procesem politické legitimace.

Ještě o krok dále než Winner jde de Laet a Mol (2000), jež ve své ódě na pouštní zimbabwskou pumpu typu B ilustrují, jakým způsobem se určitá technologie může stát klíčovým prvkem v organizaci socio-technologických terénů. Zimbabwská pouštní pumpa je technologií, která z řady důvodů existuje synergii s módy sociální organizace zimbabwské společnosti. De Laet a Mol ukazují, že díky svým fluidním hranicím může zimbabwská pumpa splynout s komunitou, která ji využívá, ve spletenec, v rámci kterého je obtížné určit, kdo je zdrojem aktérství – zda pumpa, či komunita, která jí provozuje. Aby se pumpa mohla stát zdrojem zdraví, je třeba, aby se kolem ní zformovala komunita takového tvaru, organizace a velikosti, aby ji byla schopna efektivně spravovat. Pumpa nemůže správně fungovat bez komunity, ale zároveň nemůže komunita v podmínkách afrického buše fungovat bez pumpy – oba tyto útvary s nejasnými hranicemi se vzájemně implikují. Pumpa svou implikovaností v životech Zimbabwanů vyžaduje simulaci socio-technologického prostředí, v rámci kterého se vůči sobě různě organizují individuální lidé, komunity, humanitární a státní instituce, technici, vynálezci a dodavatelé. Winner (1980, s. 5) ukazuje, že přijetí určité technologie je v tomto kontextu analogické přijetí určitého zákona či jiné politické intervence. Zatímco oba tyto akty systematicky ovlivňují formy organizace společnosti, jen jedna z nich je považována za politickou v úzkém slova smyslu, a jen jedna je vázána normami demokratické legitimacy.

Vidíme tedy, že technologické a politické existuje ve vztahu intimního prolnutí. Jaké má toto zjištění dopady pro studium (sub)politického prostředí postmoderní západní civilizace? Marres (2012) tvrdí, že docenění role materiality v politické organizaci moderní společnosti je v první řadě důvodem k přehodnocení participace a ne-participace určitých entit (komunit, občanů, organizací apod.). Podíváme-li se na politickou participaci prismalem materiality, zjistíme, že velké množství aktérů je vždy již v organizaci dané kontroverze implikováno. Toto by nemělo být chápáno jako důvod

k prohlášení, že informační a diskurzivní participace je na konci s dechem, mělo by nám to však otevřít vhléd do další dimenze participace – vtělené, performativní, praktické<sup>10</sup>. Materiální participaci je vhodné chápat jako specifický mód politického zapojení se, v rámci kterého je vtahována do hry okolní materiální konfigurace, a který se vyznačuje specifickou dělbou rolí mezi účastníky, entitami jako jsou věci, lidé, problémy, kontexty, technologie, instituce atd. (Marres 2012, s. 2).

*Zaměření se na technologie participace otevírá možnost docenění toho, že kontexty, technologie a s nimi související materiální artefakty hrají důležitější roli v politické participaci, než procedurální teorie participace předpokládají. [...] Perspektiva zaměřená na technologické artefakty umožňuje velmi intenzivní empirický vhléd do teoretické otázky po vzájemném vztahu věcí a veřejností (Marres 2012, s. 23, překlad ŠF).*

Centrálním argumentem, který Marres analogicky k de Laet a Mol předkládá, je, že technologické artefakty mají potenciál tvorby veřejností. Tento argument lze přesvědčivě demonstrovat na oblasti environmentálního aktivismu, v rámci které existuje intenzivní poptávka po teoretickém vysvětlení role věcí – odpadu, chemických substancí, větrných elektráren – v rámci politické mobilizace. Různé kampaně jsou například zaměřeny na materiální aktivity, jako je vaření, topení, jízda autem apod., případně na vyrovnávání se s problémy globálního oteplování či biodiverzity, v rámci kterých taktéž hrají věci respektive technologické artefakty centrální roli.

Materiální veřejnosti se oproti diskurzivním veřejnostem odlišují v tom smyslu, že jsou efemérní, nestabilní a obtížně se kvalifikují jako legitimní. Jejich pozitivní smysl však spočívá v tom, že inovativním způsobem řeší dlouhotrvající problém participace v moderní společnosti skrze znovu-zakotvení politického zapojení v každodenních vtělených praktikách. Prisma materiálních veřejností se vyznačuje možností překreslit společenskou organizaci jakožto síť či soubor heterogenních slepenců, díky čemuž se ukazují nové prostory politické participace. Podíváme-li se na společenskou realitu tímto prismaem, zjistíme, že celá řada aktérů je vždy již určitým způsobem v politické organizaci implikována.

*Implikovanost aktérů v materiálních a technologických sítích – sítích živých těl, zdrojů živobytí a objektů okolního prostředí – nejenže překresluje lidi do polohy zainteresovaných občanů, ale překresluje také zdánlivě nezajímavé lokace sociálního a politického života v prostory aktivní politické participace: oblasti jako jsou architektura, výstavy, staveniště a obývací pokoje se transformují v prostory aktivního politického zapojení (Marres 2012, s. 149, překlad ŠF)*

<sup>10</sup> Marres (2012: 5) říká, že přestože existuje dostatek indicií k tomu, že dochází k určitému přerodu v oblasti politické participace od „informačního občanství“ směrem k materiálnímu zapojení, materiální veřejnosti je lépe chápat jako performativní fenomény, jako konkrétní empiricky průkazné výsledky aktivity konkrétních aktérů v konkrétních situacích. Spíše než jako následník informačního občanství se materiální participace jeví jako paralelní a komplementární forma politického zapojení.

Marres zdůrazňuje, že materiální participace není důsledek jakého si zjevení se věcí *o sobě* jakožto politicky exponovaných entit. Naopak, vstup věcí do politiky lze připsat na vrub vědomým strategiím různých politických aktérů, kteří si uvědomují jejich exponovanost a rozhodli se s danými artefakty spojit síly. *„Když jsou objekty, jako jsou zářivky, igelitové tašky nebo biomasa použity jako ‚tváře‘ kampaní, je jim explicitně svěřována schopnost zprostředkovávat účast na věcech veřejných“* (Marres 2012, s. 8).

Uplatnění ANT v oblasti subpolitiky zajímavě ilustruje Marrero-Guillamón (2013). Autor konstatuje, že metodologická a analytická orientace ANT představuje velmi příhodný rámec pro studium nových forem politického aktivismu. Autor popisuje hnutí za záchranu továrního komplexu Can Ricart v Barceloně. Toto hnutí popisuje jako vznik specifického slepence (assemblage), v rámci kterého se snoubí řada heterogenních aktérů, a kteří nalézají společnou řeč ve vztahu k „záchraně svého sousedství“. Dalším zajímavým momentem je vynalézání („fabrikování“) samotného objektu snažení, v rámci kterého slepenec aktérů za pomoci expertního vědění přetváří množinu budov v industriální oblasti v architektonicky cenný celek, který je třeba ochránit v zájmu kulturního dědictví. Na závěr autor popisuje rozdvojení (bifurcations), v rámci kterých se aktérům daří definovat realitu (ustavit actor-world) takovým způsobem, který otřásá strukturou možností a otevírá dříve nepředvídané směry odvíjení se situace.

## 4 Metodologie

### 4.1 Metodologické východisko

Metodologické řešení této práce se poněkud odlišuje od těchto konvenčních postupů. Důvod pro to je, že je zde předpokládáno nové postavení sociologa vůči jeho předmětu studia. Sociologie konvenčně přistupuje ke svým fenoménům jako k problémům, které je třeba vysvětlit, a tím jaksí demytizovat a zasadit do jejich pravého kontextu. Teoretické východisko, které bylo nastíněno v předchozích dvou kapitolách, nenahrává tomuto postupu. Pakliže jsem se v minulých kapitolách věnoval překreslování hranic mezi vědeckým a politickým, materiálním a sociálním, pak ani zde není možné udržet konvenční rozdělení rolí mezi sociologem a předmětem jeho studia.

Nehodnotící sociologie se stala velkým tématem moderní debaty o poslání sociologie. Diskusi slavně zahájil Max Weber, který definoval úlohu sociologa jakožto nehodnotícího objektivního pozorovatele, který svá politická přesvědčení nechává společně se svým deštníkem za dveřmi přednáškové síně. Podle Alwina Gouldnera (1962) však dogmatické porozumění této doktríně vedlo nejen k amorálnímu odmítnutí odpovědnosti za důsledky sociologické expertízy, ale také k pohodlnému usazení se sociologů v pozici objektivních vědců, kteří nezainteresovaně, nezkresleně a autoritativně popisují sociální realitu. Tento spor se přelil v neutuchající diskusi po tom, zda sociologie je vědou, v jakém smyslu se vědou může nazývat a jakou pozici jí toto vymezení svěřuje vůči ‚tvrdým vědám‘.

Dodnes se empirická sociologie, obzvlášť ve své kvantitativní podobě, staví do postavení nehodnotících sociologů, kteří skrze svůj neutrální nástroj – dotazník – sklízejí nepokřivené informace o postojích, hodnotách a názorech svých subjektů<sup>11</sup>. Na těchto promluvách pak testují hypotézy, které si o předdefinovaných celcích vytvořili. Existuje zde určitý paradox. Kvantitativní sociologie je plně závislá na promluvě svého subjektu, zároveň však této promluvě nedůvěřuje a pokládá jí za spolehlivou jen tehdy, kdy jí statisticky vyrovná odpověďmi mnoha dalších subjektů, čímž za použití matematických procedur vydestiluje z odpovědí subjektů informaci, jakou žádná z dotazovaných osob samostatně nedisponovala. Ačkoliv bez nároku na *statistickou* zobecnitelnost, i kvalitativní sociologická analýza je většinově poplatná tomuto paradigmatu. Zpravidla zde dochází k méně strukturované interakci s menším množstvím subjektů, jejichž výpovědi jsou opět porovnávány jedna oproti druhé, a až ze vzešlých vzorců lze číst opravdovou výpověď o zkoumané populaci. I zde panuje fundamentální nedůvěra vůči subjektu zkoumání jakožto věrohodnému poskytovateli vhledu do sociální reality.

---

<sup>11</sup> Pakliže jsou pokřivené, pak je to způsobeno nereprezentativností vzorku či určitého zkreslení v rámci převádění informace mezi tazatelem a respondentem v rámci klasického režimu: tazatel formuluje otázku, respondent dekóduje otázku a konzultuje své cítění, a následně formuluje odpověď, tu kóduje do jazyka ohraničeného nabízenými variantami.



V agregovaných výpovědích jsou vyhledávány vzorce, na základě kterých je daná zkoumaná populace, řekněme například subkultura, vysvětlena, zasazena do kontextu současného světa, demystifikována a do velké míry zbavena aktérství (pro kritiku viz Maines 1993; Reed 1989).

Marrero-Guillamón konstatuje, že hnutí jako jsou antiglobalizační hnutí či #Occupy představují vážný problém pro řadu ustavených analytických kategorií v rámci literatury o sociálních hnutích. „*Heterogenní a propojený charakter těchto hnutí je v rozporu s tradičním důrazem této literatury na ‚kolektivní identitu‘ a předpoklad národně-státního rámce, stejně jako s řadou prvků teorie racionální volby a teorie politické směny*“ (Marrero-Guillamón 2013, s. 408, překlad ŠF). Zkoumání heterogenních slepenců je naopak silnou stránkou metodologie ANT; podle Law a Singleton (2013, s. 485) se ANT vyznačuje především tím, že je „*citlivá vůči materialitě, vztahovosti, heterogenitě a dynamice*“. ANT přistupuje ke zkoumaným problémům jako k sítím složených z heterogenních aktérů. Aby metodologie ANT dostala nárokům sociálního konstruktivismu, autoři zdůrazňují, že ANT nelze zvěčnit či převést na určitou abstrakci (Law a Singleton 2013, s. 486). ANT není teorií, která předchází etnografické práci – naopak, je vytvářena, přetvářena, prozkoumávána a upravována přímo v rámci konkrétních výzkumných praktik. V tomto smyslu lze tedy konstatovat, že teorie je zakotvená (grounded) (2013, s. 500). Nejlépe lze tedy ANT popsat jako vnímavost k empirickému propojování se věcí na tomto světě. Jedná se o jakousi řemeslnou práci etnografického typu, v rámci které je svět popisován v intencích jazyka informátorů. Nakonec je ANT inspirativní také uvědoměním si performativity politiky a vědy (viz Stöckelová et al. 2008; Stöckelová 2009). ANT nejen že působí v rámci světa, kde vytváří analytické obsahy, ale také působí na svět, tím, že artikuluje problémy a jejich definice poskytuje k dalšímu použití (Giddens 1977 mluví o dvojité hermeneutice). Sociální vědci upisující se k ANT tedy nevybírají fenomény náhodně, přičemž jednoduše vyčítají realitu z věcí, jak se jeví, ale selektivně vedou svou etnografickou práci tam, kde se nachází neshoda a kontroverze („*it stays with the trouble*“). ANT se tedy nevyvazuje z politické odpovědnosti a nenárokuje si schopnost generovat normativně nezakotvené, objektivní vědění. Naopak – ANT přijímá svou roli v rámci politické kontroverze.

Sociolog mapující kontroverze si nemůže nárokovat ptačí perspektivu nezúčastněného pozorovatele. Jedním důvodem je, že v rámci kontroverze, která je zde mapována, je sociolog jen jedním dalším aktérem ve spletné síti. Co víc, sociolog z povolání, který si klade za cíl porozumět danému problému, je jen jedním z mnoha sociologů, pohybujících se v daném terénu. Zastánci entometodologie, jmenovitě Harold Garfinkel, zastávali postoj, že každý člověk pohybující se po planetě je laickým sociologem v tom smyslu, že vytváří „domorodé teorie“ o fungování světa, čímž svět vysvětluje a zároveň konstruuje. Zde zkoumaný případ hrouť i toto rozdělení na laické a profesionální sociology. V tomto případě se ocitám ve společnosti cyklistických lobbyistů, kteří jsou *profesionálními* sociology

– právě tak, či dokonce více, než autor této práce – v oblasti politické organizace na subpolitické úrovni, do které lze zařadit sdružování se za prosazením společné vize, aktivizace a mobilizace lidí, přetváření atomizovaných jednotlivců v propojené komunity apod. Pozice sociologa v tomto problému je přinejmenším zvláštní. Ocitá se v pozici jednoho dalšího sociologa v místnosti plné sociologů, někdy konkurenčního sociologa, někdy meta-sociologa – sociologa vysvětlující sociologickou činnost ostatních sociologů.

Bruno Latour ve svém fiktivním rozhovoru s doktorským studentem upozorňuje, že ANT jakožto metodologie není jednoduše aplikovatelná jako instantní přístup k vysvětlování fenoménů. Naopak, jedná se o negativní přístup, který nás místo rozbíjení výpovědí aktérů do příhodných kategorií vede ke vzetí jejich výpovědí za bernou minci a následování sítí, které se tímto způsobem otevírají:

*[My sociální vědci hlásící se k ANT] obchodujeme s popisy. Všichni ostatní se snaží střelit klišé. Používáme dotazníkové šetření, etnografický výzkum, archivy, názorové sondy a podobně – prostě jdeme do terénu, posloucháme, učíme se, zkoušíme věci, stáváme se kompetentními a měníme své postoje. [Klíčová premisa ANT] je, že aktéři sami vytváří vše, včetně svých vlastních rámců, vlastních teorií, vlastních kontextů, svých vlastních metafyzických východisek, dokonce vlastních ontologií (Latour 2005, s. 146, překlad ŠF).*

Od odmítnutí „sociologie distance“ (Petrušek 1993) a přijetí interpretativního paradigmatu se odvíjí metoda, která je v této práci použita, ale také cíl, který si tato práce klade. Cílem této práce tedy není (a nemůže být) poskytnout nezávislé a objektivní vysvětlení fenoménu cyklistického aktivismu. Je jím poskytnout takový popis, který bude globálně teoreticky nosný, bude rezonovat se současnou sociologickou teorií a bude produktivně navazovat na některé její vysuté pozice, a zároveň bude rezonovat s žitým světem aktérů pozorované sítě. Jinými slovy, cílem této práce je vybudovat teoretické zázemí, na pozadí kterého bude aktivita aktérů zapojených do sledované sítě *smysluplná*.

## **4.2 Operacionalizace**

Definice zkoumaného problému není jednoduchá. Spíše než o ohraničenou subkulturu, kterou by bylo možné charakterizovat vybranými reprezentanty a následně zobecnit na její celek, se jedná o heterogenní síť aktérů, často navzájem si velmi nepodobných, kteří se (dočasně či trvale) nachází na společné straně barikády, respektive spojují síly v síti určitého problému či kontroverze. Navážeme-li na předešlou kapitolu, můžeme cyklistickou lobby definovat jako hybatele určitého aktérského světa, který usiluje o prosazení své definice situace, který usiluje o ustavení sebe jako uzlu, skrze který musí plynout jednání všech ostatních entit v síti, ustavit se jako aktér překladu.

### 4.2.1 Cyklistická kontroverze a cyklističtí lobbyisté

Definovat předmět této práce je paradoxně největší výzva, kterou bylo třeba při vypracování podstoupit. Pokusím se zde o definici, která ač zní poněkud tautologicky, se zdá být vhodným výchozím bodem. Konstatujme, že existuje něco, co zde nazývám cyklistickou kontroverzí. Napříč metropolemi (primárně západního) světa se vyskytl následující fenomén: existuje zde jakési hnutí, které problematizuje *rizika* automobilové dopravy a negativní dopady nekvalitní architektury městského prostředí. Jako nástroj a symbol problematizace automobilové dopravy toto hnutí volí bicykl. Mluvíme-li o rizicích automobilismu, vytanou nám na mysli havárie a děti na přechodech pro chodce. Ačkoliv toto také spadá do repertoáru kritiky cyklistického hnutí, zdaleka to nevyčerpává jeho dosah. Spíše než o riziku je zde třeba mluvit, v návaznosti na předcházející teoretickou diskusi, o externalitách. Cyklistické hnutí, dá-li se tak nazvat, problematizuje negativní externality uvalované režimem automobility na obyvatele měst. Mezi tyto často patří nejen znečišťování ovzduší, ale především zabírání prostoru alternativním módům života, dopravy a mezilidské organizace. Aktivisté napříč planetou protestují proti kultuře automobilismu a dožadují se prostoru pro mód dopravy své volby: bicykl. Jednotlivé instance cyklistických hnutí sdílí přesvědčení, že je zde něco specifického na bicyklu jako technologii, co ho dělá příhodným k přivlastnění si malými, autonomními proti-kulturami, které sledují jiné cíle než dominantní kultury transportu a odpočinku (Rosen 2004, s. 2).

Aktivisti v různých kontextech rozdmýchávají to, co je možné nazvat cyklistickou kontroverzí: tedy diskusí mezi řadou zainteresovaných aktérů za účasti médií a některých segmentů veřejnosti o pozici cyklistické (a případně pěší) dopravy v politice měst. Tato diskuse také zahrnuje bitvu o veřejný image různých módů dopravy: veřejné, pěší, cyklistické i individuální automobilové. Aktivisté usilují o ustavení image bicyklu jakožto kladného prvku městského dopravního mixu. Automobilovou dopravu – která se dle jejich úsudku vymkla kontrole a přerostla své rozumné meze – naopak vykreslují jako negativní živel, jako externality uvalující a v důsledku toho nelegitimní dopravní mód. V různých městech se takto otevírá veřejná diskuse, která problematizuje různé módy dopravy. Otevírá se zde do jisté míry také válka identit: komu patří toto město? Kdo je dobrým občanem a kdo není?

Cyklistická kontroverze má řadu lokálních podob, přičemž jí dominují lokální témata a definice identit. Existuje například londýnská cyklistická kontroverze, které v současnosti dominuje hnutí či sdružení *Londoners on Bikes* (Aldred 2013b). Newyorská cyklistická kontroverze byla zase rozdmýchávána skupinou *Time's Up!*, která pořádala divoké jízdy Manhattanem a dostávala se do ostrých sporů s policií (Blickstein 2010). Mezi tyto se nepochybně řadí i pražská cyklistická kontroverze, jejímž hybatelem se za posledních deset let ustavilo hnutí, později občanské sdružení *Auto\*mat*. Cyklistické hnutí se skládá

nejen z lokálních cyklistických kontroverzí. Má také transnacionální formu, která stojí na sdílené infrastruktuře a sdíleném balíku kulturních významů a politických repertoárů.

Kdo uvádí cyklistickou kontroverzi do pohybu? Z nedostatku lepšího pojmenování nazvu hybatele cyklistické kauzy cyklistickými lobbyisty. Cyklističtí lobbyisté jsou velmi často aktivisty. Pojmenování aktivista jsem se zde však rozhodl vyhnout z několika důvodů. Zaprvé tím chci vyjádřit distanci od teorie sociálních hnutí. Z důvodů výše uvedených se domnívám, že teorie sociálních hnutí neposkytuje příhodné nástroje k analýze heterogenní a síťové povahy fenoménu, který si zde dávám za cíl studovat. Zadruhé toto pojmenování, alespoň v rámci pražské cyklistické kontroverze, jednoduše není věrné. Cyklistická kauza zde nenabírá nutně podoby sociálního hnutí hnaného vpřed aktivisty mobilizujícími veřejnost. Cyklističtí lobbyisté se někdy účastní aktivismu, někdy se chovají jako producenti expertního vědění, autority v oblasti městského rozvoje, někdy jako sociální podnikatelé, zprostředkovatelé kulturních akcí. Za všech okolností však usilují o implementaci opatření vedoucích k omezení automobilové dopravy a podpory městské cyklistiky a dalších fenoménů, které dle jejich úsudku konstituují žitelné, přátelské a příjemné město. Zatřetí volím pojmenování cyklističtí lobbyisté jednoduše proto, že je provokativní. Rád bych tak otevřel diskusi o politické legitimnosti jejich jednání<sup>12</sup>.

Kapesní slovník cyklistické kontroverze:

- Cyklistická kontroverze
  - Hnutí za udržitelnou dopravu a s ním asociovaná veřejná diskuse. Cyklistická kontroverze je rozdmýchávána cyklistickými lobbyisty. Kontroverze nabírá lokálních podob a tvarů, zároveň se však opírá o transnacionální infrastrukturu, která zprostředkovává sdílení kulturních repertoárů i zdrojů.
- Cyklistická kauza
  - Slovo kauza je zde použito v anglickém smyslu slova (cause). Odkazuje k agendě cyklistických lobbyistů, tj. otevírání otázky po roli udržitelné dopravy a externalitách uvalovaných individuální automobilovou dopravou. Dále zahrnuje tlak na přijetí opatření příznivých pro cyklistiku a „ozeleňování“ městského prostředí. Cyklistická doprava a její podpora zde může být samotným cílem, často však představuje spíše prostředek k dosažení „lepšího městského soužití“ – jakési alternativní vize života ve městě.

---

<sup>12</sup> Je cílem této práce vykreslit cyklistické lobbyisty jako politické aktéry, kteří jsou v mnoha ohledech netypickými tvory. Zároveň jsou však zástupcem nové generace politických subjektů, které proliferyjí v subpolitickém prostředí. Vyjednání legitimacy těchto nových politických aktérů je velkým úkolem naší doby.

- Cyklističtí lobbyisté
  - Heterogenní slepence aktérů, které otevírají cyklistickou kontroverzi intervencemi ve veřejném prostoru (například organizováním cyklojízdy), produkují a/nebo šíří expertní vědění, které vykresluje automobilovou dopravu jako riziko, a cyklistickou dopravu jako (přinejmenším symbol) řešení. Prosazení cyklistické kauzy dosahují nastolováním veřejné diskuse, „performativní kritikou“ (viz kapitola 5.2.3.) a lobbování politických institucí, jednotlivých politiků, úředníků a expertů.
- Cyklistická ideologie
  - Soubor příběhů, trop a symbolů, které konstituují argumentační prostředky k prosazování cyklistické agendy. Cyklistická ideologie vykresluje rozvržení vztahů mezi obyvateli měst – definuje proudy externalit mezi jednotlivými městskými druhy. Cyklistická ideologie zároveň plní roli jakési smlouvy: obsahuje definice závazků vůči spojencům, které cyklistická lobby nabírá k prosazování cyklistické kauzy. Pojmenování „ideologií“ bylo taktéž zvoleno, protože je provokativní – existuje nějaká společenská síla, která si troufne rekonstruovat ideologii v době kolapsu velkých příběhů? Viz kapitola 7.
- Potenciální cyklisté
  - Potenciální cyklisté nejsou definováni na základě toho, zda se dopravují na kole. Jedná se výsek veřejnosti, populace urbánních občanů, kteří „slyší“ na symbol kola, tak jak ho rozeznává cyklistická lobby. Potenciální cyklisté jsou definováni určitým *mindsetem*, názorovým uspořádáním (zřejmě spjatým s určitými demografickými charakteristikami), jenž je předurčuje ke schopnosti rozlišit symbol kola jako vehikl jejich zájmů. Viz kapitola 8.

Zde je na místě několik poznámek. Bylo by chybou vidět cyklistickou kauzu jako případ sociálního hnutí, které sdílí určitou kulturu, přičemž v něm implikovaní aktéři jsou si v podstatě podobní a navzájem redukovatelní. V rámci cyklistické kontroverze se pohybují aktéři radikálně nepodobní, kteří vstupují do vzájemných spojenectví. Tato práce si tedy neklade za cíl studovat „kulturu cyklistických lobbyistů“, ale mechanismus, skrze který se řada entit seskupuje do tvaru cyklistické lobby, způsoby, jakými na sebe navazuje spojence a reorganizuje své okolí, a prostředky, kterými fabrikuje předmět svého snažení – „město“ jako jednotku organizace, jako svébytnou entitu, dýchající celek; „komunity“ jako subjekty demokracie, a bicykl jako agenta pozitivní změny. Druhá poznámka se týká frekvence slova „cyklistický“ v předcházejícím popisu. Z této frekvence by se mohlo jevit, že se jedná o výlučný fenomén týkající se výhradně aktivních cyklistů a stavby cyklostezek. Bicykl v rámci cyklistické kontroverze existuje spíše jako zastřešující symbol: řada problémů, které jsou v rámci cyklistické kontroverze

otevírány, dalekosáhle přesahuje problém propagace ježdění na kole: týká se vize městského soužití, environmentálních otázek, otázek sociální spravedlnosti atd.

#### 4.2.2 Transnacionální dimenze cyklistické kontroverze

Jak je typické pro subpolitické kauzy, cyklistická kontroverze má transnacionální rozměr i své lokální odnože. Nelze říci, že se jedná o ‚cyklistickou internacionálu‘, která zakládá místní pobočky v konkrétních lokacích. Komunikace je v každém případě obousměrná a živelná, přičemž lokální instance cyklistické kauzy čerpají z její transnacionální formy, ale zároveň svým inovativním jednáním obohacují transnacionální rozměr sítě o nové obsahy, které mohou být zpracovávány a sdíleny.

Cyklistický aktivismus, neboli „biketivismus“, jak ho nazývá Zach Furness (Furness 2005, s. 402), má množství komponent, které svědčí o rozvětvené síti politických afiliací, postojů a technologických dispozic lidí, kteří tvoří toto hnutí. Podle Furnesse (Ibid.) se síť cyklistické kontroverze kromě formálních lobbyistických a aktivistických organizací, které se věnují politice přepravy, sestává také zprvu ze skupin, které cyklistickou kauzu propagují přímou akcí, zadruhé z organizací zaměřených na práci s veřejným prostorem a protestním hnutím proti automobilové kultuře, zatřetí pak z komunitních cyklistických center, sdílených opraven kol a dalších spřízněných entit. Začtvrté do sítě patří různá média, která se věnují městské cyklistice a cyklo-advokacii, která zahrnují blogy, filmové dokumenty, knihy a jiné publikace, veřejné umělecké instalace atd. Zapáté se podle Furnesse do sítě cyklistické kontroverze zapojují tisíce individuálních cyklistů, kteří se z různých důvodů vydávají na cestu po městě na kole. *„Jedná se o legie lidí, kteří využívají kol jakožto prostředku dopravy, zmocnění [empowerment v orig.], potěšení a kritiky“* (Furness 2005, s. 402, překlad ŠF).

V jádru cyklistické kontroverze stojí kolo, bicykl, jakožto objekt, který je uchopován určitými hnutími či zájmovými skupinami jakožto „dialektický prostředek akce a komunikace“, a tím politizován jakožto „reakce na kulturní, sociální a politické normy Západní civilizace“ (Furness 2005, s. 401). Bicykl se ustavil jako jednotící symbol vzrůstající kritiky automobilu a automobilové kultury. Eklektický mix ekologů, politických aktivistů, cyklistických nadšenců, městských architektů si přivlastnil bicykl jako symbol odporu a nástroj pro konstrukci alternativní vize mobility (Furness 2010, s. 47). Zdá se, že jediné, co tito lidé sdílí je kolektivní představa, že cyklistická doprava je součástí smysluplné kulturní a politické transformace (Ibid.). Aktivisti na kolech nejen jezdí, ale také o nich přemýšlí: vytvářejí kritické teorie bicyklu jako sociokulturní a geopolitické technologie<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Tematizují tak negativní dopady automobilu na životní prostředí i problémy ekologického a politického rázu spojené s extrakcí a zpracováváním ropy. Tuto kritiku dále propojují s filozofickými kritikami industriální civilizace (viz Furness 2010, s. 65–69).

### 4.2.3 Auto\*mat: srdce pražské cyklistické kontroverze

Tato práce se konkrétně zabývá pražskou odnoží cyklistického hnutí. V srdci pražské cyklistické kontroverze stojí iniciativa Auto\*mat. Nejlépe je nechat Auto\*mat představit se sám:

*Auto\*Mat prosazuje lepší prostředí pro kvalitní život ve městě. Podporujeme veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu i rozumné používání aut. Přinášíme inspiraci z evropských metropolí a aktivizujeme lidi k pozitivní proměně ulic a veřejného prostoru. Dohlížíme na politiky a efektivní používání veřejných peněz. Společně s vámi tvoříme město, ve kterém chceme žít. (Auto\*mat 2014d, s. 1)*

Auto\*mat je občanské sdružení lobbující za podporu cyklistické dopravy Praze. Formálně začalo existovat v roce 2008, avšak jeho existence sahá až do roku 2003. Iniciativa vzešla ze sociálního hnutí, které nejlépe popisuje Marečkův film *Auto\*mat: zítra vstanu a změním svoje město*. Auto\*mat je film, a film je Auto\*mat, jsou to dvě neoddelitelné věci (Hanke 2009). Film Auto\*mat popisuje vznik Auto\*matu z frustrace občanů města, kteří se cítí utlačováni automobilovou dopravou ve své čtvrti. Mapuje vznik Auto\*matu jako jádra sociálního hnutí, organizace a uměleckého projektu.

Auto\*mat za dobu své existence prošel značným vývojem. Zpočátku se jednalo o divokou organizaci, která se dostávala do konfliktu s úřady i státní mocí. Ve filmu Auto\*mat je například zachycena cyklojízda, která končí zatýkáním účastníků policíí a zabavováním kol. V jiné scéně je aktivista pokoušející se rozvinout transparent nad magistrálou zneškodněn policistou v civilu. Za deset let existence sdružení však došlo k jeho institucionalizaci. Sdružení se rozrostlo o desítky členů a přibralo do svého portfolia řadu projektů. Sdružení se od filozofické, existencialistické a umělecké kritiky přiklonilo k produkci expertního vědění. V rámci organizace došlo k přehodnocení strategie vstupování do interakce s veřejností i se strukturami města. Auto\*mat dnes v řadě ohledů volí o profesionálnější a kooperativnější přístup, čímž zajišťuje, že instituce a političtí partneři budou otevření k jimi produkováným či předkládaným doporučením.

Auto\*mat se proslavil kritikou magistrátu a jeho politiky budování infrastruktury. Sluchu bylo kritikům z řad cyklistických lobbyistů dopřáno pražským primátorem Pavlem Bémem, který Auto\*mat rétoricky podpořil, ale posléze ze svých slibů vycouval a Auto\*matem prosazované změny neimplementoval. S Bémem se později Auto\*mat dostal do sporu v souvislosti budováním pražského tunelu Blanka, největšího městského tunelového komplexu v Evropě. Auto\*mat systematicky kritizoval stavbu tunelu jako nekoncepční a v rozporu s v současnosti platnými standardy rozvoje velkoměst. Zatímco deklarovaným účelem tunelu Blanka – infrastrukturní stavby za několik desítek miliard korun – mělo být „strčit auta pod zem“, Auto\*mat argumentoval, že jediným důsledkem bude vedení více aut do centra města, přehlcení ulic, které pro nový nápor nebyly designovány. Dalším bodem kritiky byla cena této infrastrukturní stavby: stavba tunelu Blanka pohltila prakticky veškerý rozpočet na novou

infrastrukturu města Prahy na mnoho let dopředu, přičemž na pěší a cyklistickou dopravu nezbylo téměř nic. Auto\*mat kritizoval Béma za cenu zakázky, a upozorňoval, že cena bude pravděpodobně ještě navýšena s postupným prodražováním zakázky. Primátor se veřejně vsadil s členy Auto\*mat, že k prodražení nedojde, a sázku záhy prohrál: do dnešních dní dluží Pavel Bém Auto\*matu slíbených 50 hodin veřejných prací, což Auto\*mat neopomene kdykoliv připomenout. Bémova politická kariéra nedlouho po jeho nešťastné sázce skončila, Auto\*matu se nicméně podařilo na této kauze vytěžit cenné renomé: demonstroval nejen svou expertízu, ale také schopnost postavit se politikům a úředníkům. Auto\*mat pokračuje s kladením požadavků na doprovodné úpravy infrastruktury spojené s otevřením tunelového komplexu Blanka a úspěšně lobboval za přerušení příprav projektu Blanka II. Angažmá Auto\*matu v této aféře bylo natolik úspěšné, že se sdružení podařilo ustavit se jako přední komentátor této nešťastné infrastrukturní stavby, a jako producent expertního vědění týkajícího se městského plánování a rozvoje obecně. Auto\*mat dlouhodobě pracuje na projektu „humanizace severojižní magistrály“ a vypracovává studie udržitelné dopravy. V roce 2014 Auto\*mat vydal publikaci Vize Praha 2025, která se zabývá komprehensivní analýzou rozvoje mobility a veřejného prostoru v rámci města Prahy. Auto\*mat také spolupracoval na vytváření takzvaných cyklogenerelů – plánů pro rozvoj cyklistické dopravy pro městské části.

Auto\*matu se podařilo ustavit se jako tvář cyklistické lobby. Za to Auto\*mat vděčí předně pořádání takzvaných cyklojízdy, spanilých jízd městem. Velké cyklojízdy, pořádané dvakrát ročně, mají zpravidla tisíce účastníků a na několik hodin převezmou dopravní nadvládu nad městem (ke značné nelibosti řidičů). Auto\*matu se díky těmto aktivitám podařilo dosáhnout značné publicity: v roce 2012 se například Auto\*mat objevil ve 300 internetových článků a ve 219 příspěvcích tištěných médií (Auto\*mat 2013c, s. 36). Ve stejném roce Auto\*mat vydal 52 tiskových zpráv a 26 článků a uspořádal 6 tiskových konferencí (ibid.). Jedná se tedy o organizaci mediálně známou a velmi mluvnou.

Auto\*mat systematicky lobbuje za opatření pro pěší a cyklistickou dopravu ve městě. Jednou z jeho dlouhodobých aktivit je pokus o uzavření Smetanova nábreží pro automobilovou dopravu, který podporuje projektem Nábreží žije – improvizovaným festivalem odehrávajícím se na nábreží v době jeho dočasných uzavírek. Auto\*mat dlouhodobě lobbuje také za přijetí doprovodných opatření k tunelu Blanka, v rámci kterých bude myšleno na pěší, chodce a rezidenty. V rámci svých cyklistických aktivit provozuje Auto\*mat projekt Do práce na kole, v rámci kterého firmy sestavují týmy a soutěží v ujetých kilometrech. Auto\*mat pořádá vzdělávací akce pro děti a studenty, v rámci kterých propaguje udržitelnou mobilitu a pořádá studentské cyklojízdy.

Nejúspěšnějším a největším projektem Auto\*matu je „sousedská slavnost“ Zažít město jinak. V rámci této akce jsou některé ulice města dočasně uzavřeny pro automobilovou dopravu, přičemž na místech,



kde běžně parkují auta, se odehrává improvizovaný festival. Zde můžeme najít prvky farmářských trhů, aktivity pro děti, lekce jógy či tance, improvizované kavárny, diskuse, hudební vystoupení atd. Jednotlivé atrakce jsou realizovány lokálními zájemci, přičemž Auto\*mat drží nad akcemi záštitu.

Kromě Auto\*matu v pražské cyklistické kontroverzi figuruje řada dalších aktérů. Jedná se například o organizátory pražských cyklojízdy, z nichž někteří jsou přímo napojeni na Auto\*mat. Mezi ně patří například ‚malé‘ pražské cyklojízdy, které historicky spadaly pod Auto\*mat, od roku 2014 však fungují nezávisle, nebo například Galasovy cyklojízdy (a řada cyklojízdy odehrávajících se mimo Prahu). Co se médií týče, do cyklistické kontroverze je nepochybně patří server Prahou na kole<sup>14</sup>, dceřiný blog Auto\*matu. Dále je do cyklistické kontroverze třeba zahrnout redakci magazínu CarBusters, která spadá pod organizaci World Carfree Network a vydávala v Praze stejnojmenné (anglicky psané) periodikum do roku 2010, přičemž se podílela na vytvoření kritického přístupu k automobilové dopravě. Spadá sem také český blog Cycle4change.cz. Do cyklistické kontroverze řadím také projekt ReKola, alternativní DIY bikesharingový systém. Projekt ReKola spočívá v rozmístění desítek na různě nasprejovaných ojetých kol po městě, které si uživatelé s předplatným mohou půjčovat pomocí aplikace pro chytré telefony. Kola jsou opravována v rámci komunitních workshopů. Projekt byl spuštěn skrze veřejnou sbírku, přičemž se prezentuje hesly jako „jedete v tom s námi“ a „kola do ulic, kola pro všechny“<sup>15</sup> – jedná se o podnikatelský projekt, který má významnou ekologickou, sociální a komunitní dimenzi. Patří sem také komunitní opravny kol respektive bary Bajkazyl.

### **4.3 Metodologické řešení**

Mapování cyklistické kontroverze bylo provedeno řadou metod, mezi které patřil etnografický výzkum, diskurzivní analýza a interview vedené formou expertního rozhovoru. Výzkum probíhal v období června 2013 – dubna 2015, přičemž se sestával z otevřeného zúčastněného pozorování a rozhovorů, formální diskurzivní analýzy vybraných publikací, studia textů produkovaných cyklistickými lobbyisty a jejich sympatizanty a teoretického studia pramenů.

Klíčovou skupinou v rámci cyklistické kontroverze ukotvené v Praze bylo identifikováno občanské sdružení Auto\*mat. V rámci výzkumu jsem s členy iniciativy Auto\*mat navázal vztahy a dlouhodobě jsem se účastnil jejich veřejných aktivit jako pozorovatel. Členy Auto\*matu jsem několikrát navštívil v jejich sídle, přičemž jsem se zúčastnil jejich briefingů, získal přístup do jejich archivu propagačních materiálů, provedl rozhovory s několika klíčovými informátory a měl příležitost nahlédnout do módu jejich fungování. Kromě toho jsem se účastnil akcí, demonstrací a happeningů, které Auto\*mat

<sup>14</sup> <http://prahounakole.cz/>

<sup>15</sup> Fundraisingový spot umístěný na serveru Youtube.com: <https://www.youtube.com/watch?v=TksFn1EREIk>

organizoval ve veřejném prostoru. V rámci těchto aktivit jsem se zúčastnil osmi cyklojízdy, jednoho jednání na magistrátu, jedné konference na Institutu plánování a rozvoje Prahy a jedné konference na téma urbánního plánování a architektury. Účastnil jsem se také řady večírků a setkání, kde jsem v neformálním prostředí kladl účastníkům otázky. Jakožto člen Klubu přátel Auto\*matu jsem měl příležitost analyzovat PR Auto\*matu vůči své nejbližší skupině podporovatelů a dárců. Okrem přímého kontaktu se členy Auto\*matu jsem se dlouhodobě zabýval mapování cyklisticko-aktivistického diskurzu v médiích, na internetu a na sociálních sítích. Kdykoliv to bylo možné, hlásil jsem se Auto\*mat jako dobrovolník a podílel jsem se například na organizaci Velké jarní cyklojízdy, v rámci které se na čtyři tisíce cyklistů, koloběžkářů a dalších účastníků projelo pražskými ulicemi. Zajímal jsem se také o spřátelené iniciativy, které se účastní cyklistické kontroverze, jako je například projekt ReKola, různé iniciativy zaměřené na městskou ekologii apod. Kromě toho jsem neopomněl zaobírat se také aktivitou protivníků cyklistických lobbyistů, jako jsou například iniciativa OSBID či názorový server D-FENS.

V rámci výzkumu jsem provedl pět rozhovorů se zainteresovanými osobami – zpravidla bývalými a současnými významnými členy sdružení Auto\*mat. Vzhledem k nastíněnému metodologickému pozadí jsem k nim nepřistupoval jako k respondentům, ale jako k informátorům. Odůvodnění tohoto rozhodnutí je dvojí. Zaprvé – jak již bylo řečeno – nelze k těmto postavám přistupovat jako k reprezentantům homogenní zkoumané komunity, jejichž výpovědi by byly vztahovány ke komunitě jako celku – jejich pozice je často unikátní v rámci dané kontroverze. Každý z dotazovaných měl za sebou jinou trajektorii v rámci cyklistické kontroverze a jinou afilii s občanským sdružením Auto\*mat. Za druhé se jedná o osoby, které jsou samy zběhlé v aplikování sociologické imaginace, a nelze tudíž předpokládat, že by rozhovory s nimi vyjevily nějaké nereflektované kulturní rysy, jež by se staly předmětem tohoto výzkumu. Pohříchu výzkum není primárně zaměřen na analýzu kultury a stavu myslí cyklistických lobbyistů, ale na porozumění struktuře cyklistické kontroverze, k níž daní informátoři mají klíč.

Rozhovory měly formální podobu, s ohraničeným začátkem a koncem. Byly zpravidla hodinu až hodinu a půl dlouhé, přičemž rozhovor byl veden formou nestrukturovaného interview. V rámci rozhovorů byli informátoři dotazováni na otázky týkající se městské cyklistiky obecně, role Auto\*matu v městském politickém životě i roli cyklistiky v rámci portfolia občanského sdružení. Na konci rozhovoru byl každý informátor požádán o nakreslení a souběžné popsání mapy cyklistické kontroverze a pozice Auto\*matu v jejím rámci. Pro výstupy rozhovorů včetně map viz příloha. Jednotliví informátoři jsou v textu citováni a odkazováni k jako A1, A2, A3, A4 a A5.

Další částí výzkumu byla diskurzivní analýza. V rámci této analýzy jsem systematicky sledoval a) pokrytí cyklistické kontroverze v médiích, b) mediální komunikaci cyklistické lobby, jmenovitě Auto\*matu,

serveru Prahou na kole, iniciativy Zažít město jinak apod. a to jak na webu, tak na sociálních sítích a c) aktivitu jejich odpůrců. V rámci diskurzivní analýzy jsem se zaměřoval na zvolená témata, odkazy k ideologickým celkům a rétorické formy. V rámci formální diskurzivní analýzy<sup>16</sup> jsem kódoval a analyzoval 73 tiskových zpráv Auto\*matu (za rok 2013 a 2014) a výroční zprávy Auto\*matu od roku 2007 do roku 2013 (v době výzkumu veškeré dostupné zprávy). Kódováním a analýzou prošlo také 32 komentářů a článků odpůrců cyklistické lobby – 12 tiskových zpráv zastánců svobodné automobilové dopravy OSBID a 20 kritických komentářů populárního internetového média D-FENS. Výše jmenovaný mix kvalitativních výzkumných metod byl použit k získání dostatečně širokého vhledu do podoby pražské cyklistické kontroverze, přičemž byl kladen důraz na zachování významů vkládaných do sledovaných aktivit samotnými aktéry, kteří se stali mými informátory.

---

<sup>16</sup> K diskurzivní analýze byl použit program Atlas.ti.

## 5 Kolo politické a politizované

Proč je to zrovna bicykl, který se stává jádrem hnutí za jiné město? Co je na bicyklu politického, že se stává centrem městské vzpoury občanů proti nezodpovídajícím se politikům a „businessovým tlakům“? Abychom byli schopni na tyto otázky najít odpověď, musíme nejprve prozkoumat asociace, které na sebe technologie kola navázala, jak procházela historií. V této kapitole je nastíněn vztah bicyklu a automobilu. Dále jsou zde popsány politické apropriace technologie kola různými skupinami napříč historií. Tyto apropriace jsou důležité, protože vytvořily množství kulturních odkazů, které podkládají soudobé vztahování se k bicyklu veřejností i soudobé pokusy o apropriaci tohoto nabytého symbolu.

### 5.1 Paradigma automobility a jeho disent

Abychom pochopily běžné významy, které se váží k užívání bicyklu v dopravě, musíme nejprve zasadit tento způsob přepravy do kontextu motorizované společnosti. Pro naši dobu jsou typické následující dva trendy. Prvním je zkracování vzdáleností, respektive prodlužování vzdáleností, které lidé překonávají. Druhým je dominance automobilu, a to jak na praktické úrovni, tak na úrovni ideologické (Urry 2007).

Motorizovaná společnost se projevuje příklonem naší civilizace k automobilu a motorové dopravě, která je na postupu od 20. let 20. století (Furness 2010, s. 48). V rámci motorizace společnosti se nejen zvýšil počet automobilů na hlavu, ale zároveň automobil zaujal specifické místo v kulturní představivosti, jmenovitě ve vztahu k rozvoji a modernitě. Automobil se stal symbolem pokroku, technologického překonávání přírodních překážek, rostoucího blahobytu, a nepochybně svobody (Furness 2010, s. 15). Automobil byl mytologizován jakožto součást „amerického snu“ přístupu a mobility (Furness 2005, s. 404). Kromě přibývání automobilů a konstituování automobilu jako významného prvku pro sociální konstrukci národa, modernity, ale i například genderu, došlo také k proměně infrastruktury měst, za účelem začlenění automobilu, respektive automobilisty – hybridní entity osoby-stroje (Urry 2000).

Je zajímavé, že konsensus o privilegovaném postavení automobilu jako dopravního prostředku budoucnosti panoval napříč velkými štěpnými liniemi druhé poloviny dvacátého století. Rozvoj automobilové dopravy se stal rozvojovou mantrou národně-socialistického Německa, kde se rozšiřování sítě silnic a budování systému autobahn stalo symbolem legitimního nároku na moc stejně jako závazkem vůči motorové dopravě (Ebert 2012, s. 132). Rozvoj motorizované dopravy zaujal

důležité místo také v socialistických vizích východního bloku. V severní Americe pak byla síť rychlostních silnic povýšena v národní ikonu<sup>17</sup> (Furness 2010, s. 50; Urry 2000, s. 62).

Tento trend se nejvýrazněji zhmotnil v architektonickém přístupu Roberta Mosese – architekta, který stojí za designem systému dopravy New Yorku – který ovlivnil celou generaci architektů své doby. Moses ustavil rychlostní komunikaci jako krále městské džungle a odstartoval trend, v rámci kterého se v jádru městského plánování nachází rozšiřování systému silnic určených pro individuální automobilovou dopravu (Furness 2010, s. 50–53; Winner 1980). Trend privilegování automobilové dopravy se výrazně propal do podoby dnešních měst. Značná část prostoru, který lidé obývají, se nyní sestává z prostředí, jehož fungování zcela závisí na automobilu:

*Přibližně čtvrtina území Londýna a asi jedna polovina Los Angeles se sestává z prostoru, který je přizpůsoben automobilové dopravě. Moderní městský prostor je v určitém smyslu podřízen automobilu. Takovéto automobilové prostory drží nesmírnou prostorovou a časovou dominanci nad městským prostředím, přičemž proměňují, co může být vnímáno každým z pěti smyslů (Urry 2000, s. 193, překlad ŠF).*

Automobilita umožnila městské rozpínání (*urban sprawl*) a suburbanizaci, čímž výrazně proměnila strukturu a organizaci žitého světa obyvatelů měst. Dominance paradigmatu automobility se první řadě projevila proměnou žitého prostoru. Automobily překreslují kontury sociálních map, které si lidé vytváří ve svých hlavách. Zároveň znamenají fyzické přerozdělení prostoru, které je ukotveno v infrastrukturních objektech. V neposlední řadě má motorizace společnosti dopady na vzorce sociálních interakcí, a to díky proměněné geografii, která se propisuje například do vztahů moci mezi různými skupinami ve společnosti. Blickstein (2010, s. 887) definuje paradigma automobility jako „*dominantní formu mobility, která je nadřazena ostatním formám mobility (včetně veřejné dopravy, jízdy na kole a chůze) a která strukturuje pracovní i rodinný život a možnosti odpočinku. Jedná se zároveň o kulturní normu, která podkládá očekávání týkající se dopravy i občanství*“.

Paradigmatu automobility se nepodařilo vyhnout kritice. Historicky významným proudem kritiky automobilistického paradigmatu byla takzvaná situacionistická internacionála (Furness 2005, s. 411–414, 2007, 2010, s. 53–63). Situacionisté, reprezentovaní filozofickou ikonou Guyem Debordem, se vymezovali proti automobilismu na úrovni strukturální kritiky. Jednalo se o skupinu avantgardních umělců, architektů a veřejných osob, kteří vyvinuli unikátní program politiky prostoru v 50. a 60. letech 20. století. Kritika situacionistů byla spojena s kritikou kapitalismu, přičemž automobilizace měst byla považována za jedno z jeho fatálních vyjádření. Automobil byl ztotožňován s neautentickým a odcizeným žitím (Horton 2006, s. 43). Situacionisté poukazovali za zotročování žitého světa

<sup>17</sup> Klíčovou roli hrál podle Furnesse Eisenhowerův *Defense Highways Act* z roku 1956.

strukturami, zapojování člověka do samohybu civilizace a okrádání o jeho subjektivitu výměnou za fetiše, modly. Situacionisté se ohrazovali proti zamrznutí světa lidí v neměnných strukturálních koridorech; místo toho prosazovali tvořivost a improvizaci. Pregnantní kritiku automobilistického paradigmatu poskytl situacionista a architekt Constant Nieuwenhuys:

*Tolik veřejného prostoru je zapovězeno chodcům, že jsou nuceni vyhledávat sociální život buď v soukromých prostorech (svých domech), nebo v prostorech, které jsou nástrojem komerce (kavárny a haly k pronájmu). V těchto prostorech je člověk víceméně uvězněn. Takto město ztratilo svou nejdůležitější funkci: funkci místa setkávání. Je symptomatické, že se policie happeningy ve veřejném prostoru pokouší potlačovat jako „narušení dopravy“. Jedná se o implicitní přijetí premisy, že vysokorychlostní doprava je králem města (Nieuwenhuys in Furness 2005, s. 412, překlad ŠF).*

Obdobnou kritiku automobilismu z marxistické perspektivy rozvedl také francouzský filozof Henri Lefebvre, který poukazoval na centrální roli automobilu v moderním kapitalismu a jeho trojí roli konzumního statku, buržoazního artefaktu a symbolu podřizování žitého prostoru sterilitě geometrického prostoru (Furness 2010, s. 59).

Situacionistické hnutí položilo základy novému urbanismu. Je zajímavé, že v rámci nového urbanismu není kritiku automobility vedena výhradně, ba ani předně, ekologickými argumenty. Auta jsou v tomto kontextu vnímána jako nástroj kolonizace žitého světa, použijeme-li tento habermasovský termín, a jako nástroj privatizace veřejného prostoru. Nový urbanismus si klade za cíl eliminovat „mrtvý prostor“, prostor vyhrazený dopravní infrastruktuře, ve kterém se neodehrává „pouliční život“ Aldred (2010, s. 37).

Kritika automobility se stala nedílnou součástí veřejného diskurzu a občanské společnosti. Zpočátku byla kritika automobilismu vedena skrze argumenty týkající se ohrožení individuálních těl: automobilový provoz si každoročně žádal množství obětí na životech. Společně s narůstajícím přizpůsobením měst automobilovému provozu, zrychlováním se dopravní rychlosti a nárůstu dopravních zácp se kritika automobilové dopravy přesouvala na obecnou úroveň. V 60 a 70 letech se kritika automobility přesunula vstříc environmentalistickým diskurzům (Horton 2006). V současné době je kritika paradigmatu automobility natolik rozšířená, že jí lze obtížně uniknout – reprodukuje ji nejen aktivisti, ale i sami automobilisté. Své vyjádření pak našla ve sféře občanské angažovanosti: Podle Urryho (2000, s. 193) se v roce 1994 jen ve Velké Británii nacházelo na 250 anti-motoristických občanských iniciativ. Je třeba dodat, že kritika režimu automobility je hojně zastoupená i v různých vědeckých diskurzech, včetně toho sociologického.

Situacionistická kritika způsobu organizace, ke kterému směřuje západní civilizace, našla své konkrétní vyjádření v hnutí Provo, které se zformovalo v roce 1965 v Holandsku. Provo bylo

anarchistickým projektem, který cílil na aktivizaci a politizaci odcizené amsterdamské mládeže (Furness 2010, s. 55). Iničiátoři deklarovali existenci provotariátu: nové heterogenní třídy. Skrze organizování pouličních happeningů se v mládeži pokoušeli probudit revoluční potenciál k sociální změně. Furness cituje výtažek z manifestu hnutí Provo:

*Provo se vymezuje proti kapitalismu, komunismu, fašismu, byrokracii, militarismu, profesionalismu, dogmatismu a autoritarismu.*

*Provo stojí na křižovatce mezi zoufalým odporem a submisivním vyhynutím.*

*Provo vyzývá k odporu kdykoliv je to možné.*

*Provo si je vědomo, že nemůže vyhrát. Nikdy ale nevynechá příležitost alespoň podniknout ještě jeden od srdce míněný pokus provokovat společnost.*

*Provo považuje anarchismus za inspirativní zdroj odporu.*

*Provo chce obnovit anarchismus a představit ho mladým.*

*Provo je styl.* (Furness 2010, s. 55, překlad ŠF)

Tento citát dobře ilustruje buřičský postoj reprezentantů hnutí. Tato filozofie byla promítnuta do konkrétních opatření. Hnutí Provo volalo mimo jiné po totálním zákazu aut v Amsterdamu, který vysvětlovalo jako ukončení „terorismu motorizované minority“. Kritika automobilu zde zahrnovala širší kritiku kapitalistické společnosti, a ustavila spojení mezi motorovou dopravou, kapitalistickou infrastrukturou a konzumní ideologií. Provo iniciovalo takzvaný Projekt bílých kol. V rámci tohoto projektu „provotariát“ umístil desítky bílých kol po městě a vyzval k jejich sdílenému užívání. Schimmelpenninck, autor tohoto projektu, vyzval Amsterdamskou radnici ke kompletnímu nahrazení automobilů desetitisíci bílých kol, které by patřily všem a nikomu. Ačkoliv se projekt dočkal omezené implementace, jedná se o důležitý milník, protože projekt bílých kol poprvé systematicky využil symbolu kola k politizování významného prvku běžného života: transportu (Ibid.). Bicykl se tak nástrojem politického repertoáru aktivistů, kteří tento motiv rozvíjejí a reprodukují ve svých aktivitách. Situacionistické rámování, které hnutí Provo vztáhlo na objekt bicyklu, ustavilo důležitý precedens.

## **5.2 Kolo: technologie politizující a politizovaná**

Je na místě se ptát, jakým způsobem může technologie dosáhnout politického přesahu. Technologie, bicykl v tomto případě, není tabula rasa. Technologie je vždy již implikovaná v systému vztahů, v konkrétních praktikách, v rámci kterých je technologie používána, a v imaginaci, která používání dané technologie zvyšňuje. Technologie bicyklu je v dnešním kontextu vždy již zasazena do praktik sportu, relaxace a v neposlední řadě také dopravy.

Nelze říci, že by nějaká technologie byla niterně politická. Svůj politický rozměr technologie vždy nabírá skrze své zapojení v síti vztahů a sociálních struktur. Zach Furness (2005, s. 402) se ptá, zda existuje nějaký rys technologie bicyklu, který apriorně předurčuje tuto technologii k politické apropriaci. Autor dochází k názoru, že ačkoliv bicykl se vyznačuje pozičními vlastnostmi, které z něj dělají příhodnou technologii pro politizaci některých aspektů západní civilizace, je vždy především třeba docenit konkrétní historické trajektorie, kterými daná technologie prošla, a zároveň věnovat pozornost ideologickým a komunikativním aspektům technologie a technologických metod. Politizace dané technologie musí být doprovázena produkcí alternativních příběhů (narrativů), které pomáhají lidem porozumět, proč a jak by daná technologie měla být přisvojena.

*Bez přesvědčovací a pedagogické komunikace se politické aktivity, jako jsou pokusy o přisvojení určité technologie, mohou setkat pouze s omezeným úspěchem. V tomto ohledu se apropriace technologie k politickým cílům neodehrává na individuální bázi – je třeba, aby byla součástí kolektivní snahy, která je artikulovaná, reprodukována a teoreticky rozvíjena skrze komunikaci (Furness 2005, s. 403).*

Z výše řečeného plyne, že předmětem zkoumání této práce je síť vytvořená vzájemně se definujícím vztahem mezi politizovanou technologií bicyklu a politizovanou komunitou aktérů. Bicykl je zde zároveň politizující i politizovanou technologií, stejně tak jako daná aktivistická komunita je zároveň politizovanou i politizující ve vztahu k ní.

Bicykl jakožto technologie má za sebou dlouhou historii politické kontroverze, která se zdánlivě nezávisle vzněcovala na různých místech v různých dobách. Mezi tyto instance patří například socialistické a feministické hnutí, hnutí Provo i dnes globálně rozšířený fenomén *Critical Mass*.

### 5.2.1 Kolo politizující

Furness (Furness 2005) připouští, že určité technologie z podstaty jejich fungování a jejich zapojení do širšího sociálního kontextu mohou vyvolávat politické přesahy. Furness přichází s pojmem *conviviality* neboli družnost, skrze který objasňuje tendenci bicyklu stávat se politicky relevantní technologií.

*Uvědomíme-li si podstaty těchto technologií, včetně potenciálních benefitů, jež takového nástroje představují v širším kontextu politických, kulturních a sociálních institucí, umožní nám to zdůraznit emancipatorní potenciál družných technologií aniž bychom se opírali o mýtus technologické spásy” (Furness 2005, s. 403).*

Furness tedy připouští, že některé technologie jsou politicky relevantnější než jiné, a to ne nezbytně v návaznosti na práci s rámcem, kterou provádějí politicky motivovaní aktéři za účelem využití dané technologie, ale také skrze “přirozené” vlastnosti těchto technologií vyplývající z jejich zapuštění v síti sociálních vztahů.



„Přirozená“ schopnost bicyklu organizovat okolo sebe politický konflikt je dobře ilustrovatelná na příběhu Darcyho Igrama (2012): Když se kolo na konci 19. století vymanilo z fáze dobrodružné kratochvíle pro bohaté měšťany a začalo být přijímáno jako dopravní prostředek, přineslo s sebou také nový pohled na urbánní prostředí. Počátek masové cyklistiky s sebou přinesl zvýšené nároky na infrastrukturu a institucionální podporu a zároveň potřebu vyjednat pravidla za účelem integrace tohoto nového kuriózního druhu do každodenního provozu. S příchodem licenčních poplatků, které byly v různých městech zavedeny za účelem regulace cyklistiky, se pak tento politický rozměr ještě umocnil. Jak popisuje například Ingram (2012) na případu kanadského Montrealu, již na konci 19. století došlo k významné konfrontaci mezi lokální administrativou a cyklisty. Ingrama tento konflikt popisuje následovně:

*První vlna cyklistiky přinesla nové způsoby prožívání městského a rurálního prostředí, v důsledku čehož si cyklisté postupně uvědomovali omezení, která na ně městské stavby a právní rámec uvalují. Během toho se v narůstajících číslech a posléze i politickými cestami snažili podmínky změnit ve svůj prospěch (Ingram 2012, s. 19, překlad ŠF).*

Dění vygradovalo ve vznik sociálního hnutí, které si osvojilo občansko-právní slovník a cíleně vstupovalo do dialogu s městskou politickou reprezentací.

Bicykl jako technologie je tedy politizující skrze svůj *modus operandi* – způsob, jakým samotná realita užívání technologie proměňovala a proměňuje identitu a prožívání uživatelů i jejich pozici vůči ostatním městským aktérům. Soudobý příklad podává Horton (2006, s. 54): „*Jízdou na kole v městském provozu můžeme zažít sami sebe jako outsidera, ohroženého ostatními účastníky provozu a marginalizovaného společnosti, která není ochotná omezit privilegia automobilu*“.

### 5.2.2 Kolo politizované

Bicykl jakožto ‚družná‘ technologie je politizující technologií, protože skrze svůj mód užívání mění vztahy mezi obyvateli prostoru, jak skrze své praktické fungování, tak skrze identitární a zkušenostní vliv na svého uživatele. Kolo je také technologií politizovanou, kterou různé skupiny historicky utilizovali (zpravidla právě díky již existujícím významům, se kterým tato technologie asociována) k prosazování své agendy. Pakliže politicky motivovaní aktéři zvolili symbol a objekt kola za svůj nástroj, zpravidla se také cíleně podíleli na umocňování jeho politických konotací.

Jedním takovým příkladem může být pokus o přisvojení si bicyklu jako symbolu a nástroje socialistickými skupinami v první polovině dvacátého století (Creighton 1995; Ebert 2012; Furness 2005). Bicykl byl typickým dopravním prostředkem pracující třídy, která ho hojně využívala k přepravě mezi továrnami a svým bydlištěm. V roce 1927 měl německý Svaz pracujících cyklistů Solidarita okolo 300 000 členů (Ebert 2012, s. 116). Ve velké británii to pak bylo cyklistické hnutí Clarion, které poskytlo

kulturní podporu socialistické myšlenky (Horton 2006, s. 42). Socialističtí agitátoři tak kolo spatřovali jako symbol údělu pracující třídy, který zároveň použili k hájení svých zájmů. Furness (Furness 2005, s. 405) cituje historika Dodge, který popisuje jak členové německé Cyklistické federace pracujících (Worker's Cycling Federation) projížděli na kolech plnou rychlostí ulic a rozhazovali pamflety. Jindy zase pořádali přehlídky a spanilé jízdy továrními čtvrtěmi. Cyklistická federace pracujících provozovala množství cyklistických opraven, továrnu na kola, a také časopis nazvaný Pracující cyklista – to vše kolektivně vlastněno a provozováno na principu kooperativy.

Neméně politicky významné se kolo nezamýšleně stalo zasažením do rovnováhy genderových vztahů (Mackintosh a Norcliffe 2007; Horton 2006). V kontextu devatenáctého století umožnila technologie bicyklu přemísťovat se rychle a pohodlně na delší vzdálenosti. Vzhledem k viktoriánským zvyklostem, v rámci kterých byly na ženy kladeny nároky co do oblékání a dvorného chování, byl bicykl po určité době ženám zapovězen. Okolo apropriace bicyklu ženami a feministkami zároveň vykrytalizoval spor ohledně příkladné či vhodné femininity, v rámci které se podařilo posunout hranice manévrovacího pole žen jak co do svobody pohybu, tak co do uvolnění svazujících pravidel oblékání. Na tomto konfliktu později kapitalizovalo feministické hnutí. Jak ilustruje Zach Furness (Furness 2005, s. 406–411), kolo bylo v historii několikrát přivlastněno feministickým hnutím jako vehikl genderové liberace, ačkoliv tato bicyklem podmíněná genderová revoluce byla rozpornější, než jak je v rámci kulturní imaginace – například ve filmech z dob viktoriánské Anglie – obvykle vykreslována (viz Mackintosh a Norcliffe 2007). Mezi významné pokusy politizovat technologii kola je nepochybně třeba zařadit i výše popsané hnutí Provo.

Abychom dokázali pochopit politickou signifikanci technologie kola v současnosti, musíme uvažovat standardní módy zapojení se bicyklu do sociálních vztahů (například kolo jako dopravní prostředek, kolo jako zdroj relaxace či kolo jako nástroj vrcholového sportu), ke kterým se váží různé asociace a které jsou spojeny s různými typy prožitku, moderovanými jak narativy cyklistiky, tak tělesně prožívanou zkušeností jízdy. Kromě toho však musíme vnímat bicykl jako technologii s historickou trajektorií, která se v mnoha instancích vázala na politické obsahy. Prožitek užívání bicyklu i percepce cyklistické dopravy (a jiných módů užívání kola) jsou tedy vždy již informované diskurzivní prací s bicyklem jakožto symbolem ze strany politicky motivovaných aktérů, jejichž praktickým výsledkům se podařilo propsat se do kulturních a politických repertoárů (Grznár et al. 2014). Tito aktéři například uspěli v ustavení bicyklu jako důležité „zelené materiality“ (Horton 2006), „ztělesnění environmentalismu“ (Furness 2010, s. 59).

### 5.2.3 Critical Mass

Politická a politizovaná povaha bicyklu předurčila tuto technologii k apropriaci různými skupinami. Jednou ze zajímavých forem apropriace, který zároveň ilustruje globální povahu cyklistické kontroverze, je *Critical Mass*. *Critical Mass* je transnacionální sdílený formát akce, který spočívá v tom, že se množství cyklistů vydá společně na spanilou jízdu městem. Cyklisté zaplaví ulice, přičemž zaberou silniční infrastrukturu, která je jinak dedikovaná automobilové dopravě. V rámci *Critical Mass* cyklisté na krátkou chvíli převezmou ulice, aby oslavovali cyklistiku a demonstrovali svou kolektivní sílu (Furness 2007, s. 299).

Jedná se o protest či happening? Konfrontaci či jen veselý event? Podle Zacha Furnesse (2007, s. 300) je právě nedefinovatelnost formátu *Critical Mass* jeho největší devizou. *Critical Mass* má tolik podob, kolik má lokálních zhmotnění. Někdy se jedná o organizovanou a řízenou akci, jindy se jedná o hravou, spontánní a decentralizovanou aktivitu (někdy je koncept *Critical Mass* provokativně nazýván „organizovanou náhodou“). V některých případech je akce schválená autoritami, jindy se jedná o událost na hranici legality. *Critical Mass* se také variuje ve své velikosti: od několika desítek cyklistů vinoucích se nočním městem po desetitisícové davy.

Koncept *Critical Mass* vznik americkém San Franciscu. Jednalo se o živelnou sérii jízd, v rámci kterých se cyklisti jednou měsíčně shromáždili, aby projeli městem a demonstrovali tak svou přítomnost. Odtud se koncept se rozšířil do více než 200 měst, přičemž největší jízdy čítají až 30 000 jezdců (ibid.). S počtem účastníků souvisí i název tohoto formátu: pojmenování *Critical Mass* odkazuje k teorii, že sociální změna nastává tehdy, kdy se naakumuluje kritické množství podporovatelů. Jakmile se tak stane, vzorec se šíří živelně, ne nepodobně virové nákaze. *Critical Mass* je tedy koncipován jako nákaza virem pozitivní změny.

Jak bylo řečeno, formát *Critical Mass* má mnoho tváří. Někteří komentátoři ho označují jako „demonstraci proti autům, advokacii kola“. Někdy je označována za revoluční hnutí, jindy za „prostou jízdu“. *Critical Mass* má řadu interpretací, které jsou formulovány jak jejími účastníky a organizátory, tak sociálními teoretiky (přičemž se v některých případech jedná o ty stejné osoby). Podle Furnesse (2007, s. 303) *Critical Mass* odhaluje skryté privilegium motorové dopravy: cyklisté pohybující se městem v houfu ukazují, jak nesamozřejmý a problematický tento způsob dopravy je. Infrastruktura, po které se peloton vine, se vyjevuje jako zcela neadekvátní pro potřeby cyklisty. *Critical Mass*, formou sabotáže, problematizuje nárok automobilistů na exkluzivní infrastrukturu, která zabírá nezanedbatelnou část města. S tím se pojí také často opakovaný slogan: „we don't block traffic – we are traffic“, neboli „neblokujeme dopravu – my jsme doprava“. Furness (ibid.) nazývá *Critical Mass* performativní kritikou, přičemž je nachází asociaci se situacionistickou kritikou představenou výše.

*Critical Mass* často nabývá formy karnevalu – představuje prchavé zhmotnění „jiného světa, který je možný“ (Ibid.). „*Critical Mass* je praktikou [...], která otevírá dialog o ‚kultuře automobilismu‘ a mění rámec politické debaty o podobě veřejného prostoru skrze bicykl“ (Furness 2010, s. 79).

V mnoha metropolích se události *Critical Mass* staly zdrojem velké kontroverze. *Critical Mass* je často interpretována jako ilegální aktivita, přičemž dochází ke střetům s pořádkovými silami (viz Blickstein 2010; Furness 2010, s. 78–107). Častý je také konflikt s řidiči. Ač se jedná zpravidla o troubení a nadávky, případně negativní ohlasy na internetu, někdy tento konflikt nabírá tragické podoby – v roce 2011 například v brazilském Porto Alegre do pelotonu cyklistů úmyslně najel řidič a zranil velké množství účastníků (Carlsson et al. 2012).

### **5.3 Narativy dopravy a občanství**

Paralelně s – pravděpodobněji však v důsledku či v interakci s – pokusy o politizaci či politické zapojení technologie bicyklu došlo k asociaci s bicyklem řady rozličných významů v rámci veřejného diskurzu. Tento fenomén je nejlépe prozkoumán ve Velké Británii, kde vznikla řada výzkumů zabývajících se prožitkem a morálními sentimenty týkajícími se dopravy.

Jones et al. (2012) přispívají k porozumění sociálního významu dopravy analýzou diskurzů městských občanů. Autoři porovnávají tři diskurzy pěší dopravy, cyklistické dopravy a automobilové dopravy, a upozorňují na tření a konflikty v rámci těchto diskursů. Autoři konstatují, že nejen že jsou praktiky dopravy relevantní pro množství městských občanů, ale také že skrze diskurzy dopravy krystalizují některé konflikty. V diskurzech pěší dopravy se například často objevuje dissatisfakce se současným rozdělením prostoru města mezi automobilisty a chodci, a to i přesto, že řada participantů zařazených do pěší kategorie byla také uživateli aut. Autoři identifikovali diskurz týkající se cyklistické dopravy, který pojmenovali „velebitelé cyklistiky“ kvůli silným pozitivním sentimentům, které projevovali respondenti tento diskurz reprodukcují. V rámci tohoto narativu byla městská cyklistická doprava identifikována jako prostředek „absolutní dopravní svobody“, a je ceněna jako prostředek, který „poskytuje příležitosti k interakci s okolím“ (Jones et al. 2012, s. 1415, překlad ŠF). Tento výzkum ilustruje význam dopravních diskurzů pro identitu městských občanů.

Doprava se ukazuje jako vysoce relevantní mód jednání pro konstrukci občanství (Aldred 2010; Green et al. 2012; Wickham 2006). Autoři identifikují hned několik důvodů. Prvním je, že možnosti dopravy jsou podmíněny společným úsilím v podobě budování infrastruktury, technologií a sdílených etnometod<sup>18</sup>. Druhým důvodem je, že dopravní design vytváří řadu externalit, mezi něž spadá

<sup>18</sup> Zde mám na mysli znalost dopravních předpisů, schopnost číst jízdní řády či porozumění interakce mezi chodcem a automobilistou na přechodu.

přerozdělení prostoru, znečištění a hluk, či například environmentální dopady (přičemž uvažujeme fakt, že tyto externality jsou sociální konstrukcí, specifickým výdobytkem v rámci veřejného diskurzu). Zatřetí transport konstituuje veřejný prostor (nebo se odehrává v prostorech koncipovaných jako veřejné a sdílené) a je situací, při které je možný a nutný kontakt s množstvím ostatních lidí, často vzájemně nepodobných (Horton 2006, s. 46). Začtvrté je doprava a její infrastrukturní řešení zpravidla hrazena či dotována z veřejných rozpočtů, a je ošetřována všeobecně závaznými pravidly ukotvenými v zákoně.

Řada autorů se vydala hledat zárodky občanských sentimentů v rámci narativů dopravy. Green et al. (2012) například provedli výzkum přístupu k mobilitě mezi Londýňany. Autoři konstatují jako překvapující jak často jejich respondenti (cyklisté, motoristé i jiní) interpretovali své dopravní chování nejen jako otázku utilitární volby, ale také jako morální problém. Výstupem jejich výzkumu je konstatování, že doprava, tak jak je prožívána běžnými občany, konstituuje morální ekonomii, v rámci které určité formy transportu jsou vyzdvihovány, zatímco jiné jsou odsuzovány. Dopravní diskurzy jsou stále ve větší míře vztahovány k odpovědnosti a koncepci ‚dobrého občana‘. Obdobný výzkum diskurzů mobility provedla Rachel Aldred (2010). Aldred se zde zaměřila na cyklistickou dopravu v Cambridgi, přičemž se dotazovala místních cyklistů na motivace a konotace jejich dopravních voleb. Aldred uvádí, že dotazovaní rutinně vztahovali své dopravní volby k rámcům, které lze analyticky přiřadit do sféry občanství. *„Ačkoliv dotazovaní lidé neodkazovali k jejich aktivitám v termínech občanství, popisovali aspekty identity, které jsou analytikům občanství důvěrně známy“* (Aldred 2010, s. 39).

Bicykl jakožto dopravní prostředek je v rámci automobilizované společnosti vždy vztahován ke svému samozřejmému konkurentovi: automobilu. Auto či kolo jakožto technologie nemá žádné esenciální implikace pro konstrukci občanství; získává je pouze relačně a skrze asociaci se symboly. Rachel Aldred identifikovala 4 dimenze, z jejichž kombinace se sestává ‚cyklistické občanství‘. První dimenzí je ‚zelený občan‘. Ježdění na kole je v narativech cyklistů portrétováno jako pozitivní aktivita ve vztahu k prostředí, ve kterém se osoba nachází. Jedná se zde o prostředí jak přírodní tak sociální. Cyklistická identita je nepřímou propojena s environmentálními postoji, přičemž tyto však nejsou centrální motivací. Respondenti výzkumu citovali ‚zelené‘ motivace jako druhotné, avšak v žádném případě bezvýznamné. Druhou dimenzí je ‚zodpovědný občan‘. Do této dimenze spadá především zodpovědnost vůči sobě a vlastnímu tělu. V rámci této dimenze je kladen důraz na nezávislost, empowerment, soběstačnost, na zdraví, péči o fyzickou formu a dobrý pocit ze sebe sama. V rámci této dimenze respondenti kladli důraz na svobodu, kterou nacházejí v jízdě na kole, a na efektivitu, se kterou mohou dopravní volbu propojit se zdravým pohybem. Další, v pořadí třetí dimenzí je ‚lokálně zakotvený občan‘. V rámci této dimenze vykresluje dotazovaní cyklisté cyklo dopravu jako příjemnou aktivitu

podporující místní zakotvenost, ale zároveň umožňující autonomii a flexibilitu. Tematizována je zde blízkost k přírodě a (domnělá) přirozenost tohoto typu pohybu. Flexibilita cyklistického pohybu byla popisována jako schopnost kdykoliv zpomalit či zastavit, přizpůsobit tak svou rychlost rychlosti prostředí a smysluplně s ním interagovat. Poslední čtvrtou dimenzí je „občan v komunitě“. V rámci této dimenze dotazovaní tematizují otevřenou, přátelskou a inkluzivní komunitu cyklistů, a to primárně v kontrastu k individualizujícímu efektu automobilů, které jsou asociovány s uzavíráním se do soukromého prostoru („carcoons“ neboli „plechové krabice“). Občan v komunitě naopak vzniká skrze sdílení a přátelské služby, přičemž je přítomen určitý anti-komerční a egalitářský sentiment. Zde respondenti tematizovali komunitotvornou funkci bicyklu skrze sdílení příběhů, rad a výbavy. Respondenti uváděli, že skrze cyklistiku se cítí být součástí velké a inkluzivní komunity.

Čtyři výše popsané dimenze dohromady vytvářejí model cyklistického občanství, v rámci kterého se individualistická nezávislost a svoboda ztělesňovaná bicyklem prolíná s důrazem na propojenost a zakotvenost. Cyklistické občanství je vyjadřováno skrze vymezování se vůči automobilu v rámci motorizované společnosti skrze zdůrazňování „bytí venku“ v kontrastu k rozsegmentování a uzavřenosti moderního světa do kategorií jako jsou doprava, práce a odpočinek (Aldred 2010, s. 49). Tematizováním cyklistického občanství se tak Aldred připojuje k řadě autorů, kteří upozorňují na proliferaci nových forem občanství, které vybočují z rámce národního státu. Blickstein píše: *„Teoretici identifikovali nové možnosti občanství jak co do změny rámce [...], tak co do objevování se nových forem politických identit, které nejsou vztahovány ke státu. Jedná se například o městské občanství, občanství postavené na lefebvrovském „právu na město““* (2010, s. 892). Cyklistické občanství nepochybně spadá do této kategorie<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> V rámci této práce nebyly empiricky zkoumány narativy cyklistické dopravy. Ačkoliv výše uvedené zjištění mají platnost v kontextu Velké Británie, můžeme se domnívat, že i v českém (potažmo pražském) kontextu existují v populaci městských cyklistů či potenciálních cyklistů podobné sentimenty vůči přepravním módům a konkrétně cyklistické dopravě. Existence těchto sentimentů je nezbytná, pokud se má činnost cyklistických lobbyistů setkat s úspěchem. Cyklističtí lobbyisté potřebují dosáhnout souznění rámců (Snow et al. 1986), chtějí-li mobilizovat veřejnost k podpoře své kauzy.

## 5.4 Automobilita a cyklomobilita optikou McLuhanových tetrád

Prozkoumáváme-li technologie automobilu a kola jakožto diskurzivní výtvarnosti, je zajímavé podívat se na ně optikou McLuhanových tetrád. Tetrády jsou vedlejším produktem analýz moci médií kanadského sociologa Marshalla McLuhana. Jedná se o jednoduchý explorační nástroj, skrze který je možné uchopit určitou technologii či médium a zamýšlet se nad jeho skrytými vlastnostmi. Tetrádu vytvoříme skrze ptaní se na otázky v návaznosti na historické, sociální a technologické porozumění předmětu. Ptáme se:

*Co daný artefakt umocňuje? – co dané médium rozvíjí, zdokonaluje, umožňuje nebo urychluje?*

*Co upozaduje, nebo co v důsledku jeho existence zastarává? – Co je vytlačováno na okraj?*

*Co znovu aktualizuje, co bylo v minulosti překonáno? – Jaká starší, dříve antikvaná entita se navrácí a stává se nepostradatelnou součástí nové formy?*

*Co představuje jeho popření, do kterého se zvrhne, je-li doveden do extrému? – Jakmile je médium dotlačeno na samý okraj svého potenciálu, jakých svých původních charakteristik se stane opakem? (Hempell nedatováno; Wikipedia nedatováno)*

Všechny tyto procesy jsou ve vzájemném stavu simultánní rezonance – jsou vzájemně komplementární. Tetráda není míněna jako vědecký nástroj, ale jako nástroj pro zamýšlení se nad „situacemi v běhu“ (Kelly 2013). Tetrády vychází z postulátu, že „každý lidský artefakt je promluvou vztahovanou k vnějšímu světu, a jedná se tedy o lingvistickou či rétorickou entitu“ (Ibid.). Bělohradský k tetrádám píše:

*Každý pojem je viditelnou figurou, která si vynucuje naši pozornost, něco nám nabízí, strhuje nás, otevírá pro nás pole nových možností. Osvětlená figura nechává ve tmě pozadí, tedy vše co bylo před ní a co jí klade zprvu neviditelný odpor. Nakonec ale pozadí vítězí nad figurou, proměňuje, mění ji v něco jiného, než čím se zdála být, vnucuje jí soužití se zbytkem našeho světa a s naší minulou zkušeností. Procesy intenzifikace a aktualizace jsou figurou, strhují nás a otevírají novému; archaizace a inverze jsou naopak projevy moci pozadí, které klade odpor hegemonii figury, a tím ji proměňuje. Rozumět znamená, říká McLuhan, vnímat jak figuru, tak pozadí, vidět, jak viditelná moc figury probouzí neviditelnou moc pozadí (Bělohradský 2009: 125).*

Uplatnění tetrády na technologie automobilu a kola je zajímavé, protože tyto technologie nejenže existovaly ve vzájemném sousledu, ale zároveň po velkou část své existence byly navzájem vztahovány a pojímány jako své protiklady i alternativy. Technologie bicyklu a automobilu v první řadě existovaly sousledně: Sidney Aronson píše, že „bicykl se pro dnešní dobu stal významným především proto, jaké prerekvizity vystavěl pro systém auto-mobility“ (Furness 2010: 15). Jedná se o ekonomické, technologické a právní posuny, které „doslova i metaforicky vydláždili cestu ke kralování automobilu.

*Mezi ty patří masová výroba, síť podpůrných služeb, budování komunikací, dopravní pravidla a právní precedenty, díky kterým byl nástup automobilu možný“ (Ibid.).*

Obdobně na sebe technologie kola a automobilu navazují v rámci pozice v projektu modernity. Furness píše, že právě v technologii bicyklu se poprvé zhmotnil modernistický sen o technologické liberaci člověka od jeho přirozených limitů, který později našel své dokonalejší vyjádření v technologii automobilu. Automobil se stal novým médiem, ve kterém se zhmotnily již existující hodnoty a preference. Byla to technologie bicyklu, která dala vzniknout myšlence autonomní mobility: individualizované, rychlé dopravy na delší vzdálenosti, která se odehrává v k tomu vyhrazených koridorech:

*Nástup automobilu je v konečném bodem v rámci série transformací v praktické orientaci ve vztahu k mobilitě, technologii a prostoru, které původně vykryštovali skrze cyklomobilitu. Tyto transformace v žádném případě nebyly přirozené nebo nevyhnutelné, stejně tak jako v žádném ohledu přímo neplynuly z technologické inovace v designu bicyklu. Tyto transformace byly diskurzivně a performativně produkovány různorodými aktéry, jejichž často konfliktní agendy se setkaly v praktické produkci, konzumaci, metod užívání a smyslu bicyklu skrze 19. a 20. století (Furness 2010: 17, překlad ŠF).*

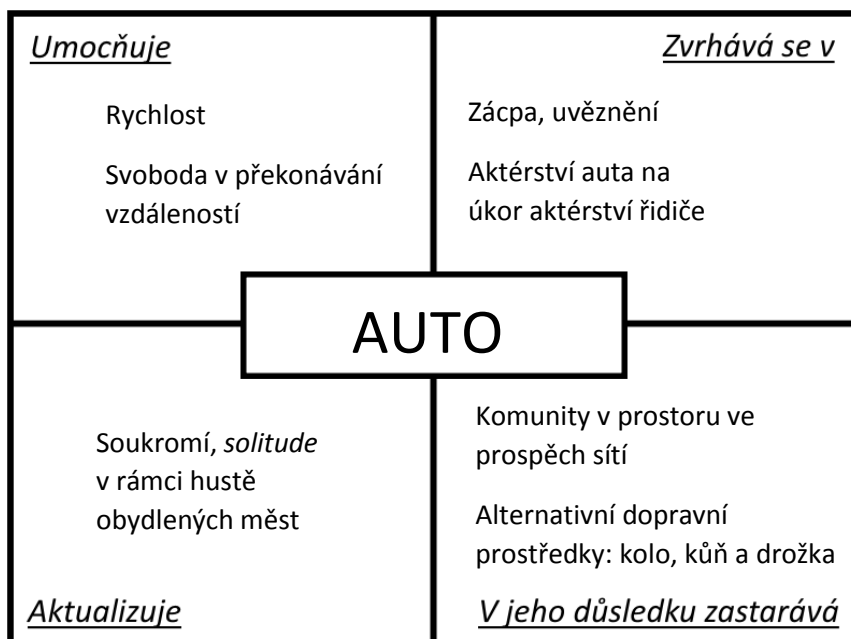
Jako první tetrádu sestavuji tetrádu automobilu, jako druhou pak bicyklu. Rád bych zdůraznil, že se nejedná se o vysvětlení konkrétních implikací automobilu či bicyklu pro jakékoliv konkrétní uživatele. Spíše se jedná o analýzu režimů auto-mobility a vůči ní konkurenční cyklomobility jakožto technologických a sociálních paradigmat. Zde je třeba uvést, že se jedná o městskou mobilitu, mobilitu v rámci měst, kde je cyklomobilita v současné době rámována jako kritická reakce na auto-mobilitu a problémy vycházející z motoristického paradigmatu. V tomto smyslu je cyklomobilita předchůdcem, paralelní technologií a (v omezené míře) i nástupcem motorové mobility v rámci diskurzů o této technologii.

Tetráda se sestává z mřížky o čtyřech sekcích, přičemž uprostřed je umístěné zvolené médium. Tetráda automobilu je následující:<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Tetrádu automobilu definuje také Bennet, podobně, ač ne totožně (Bennet nedatováno).



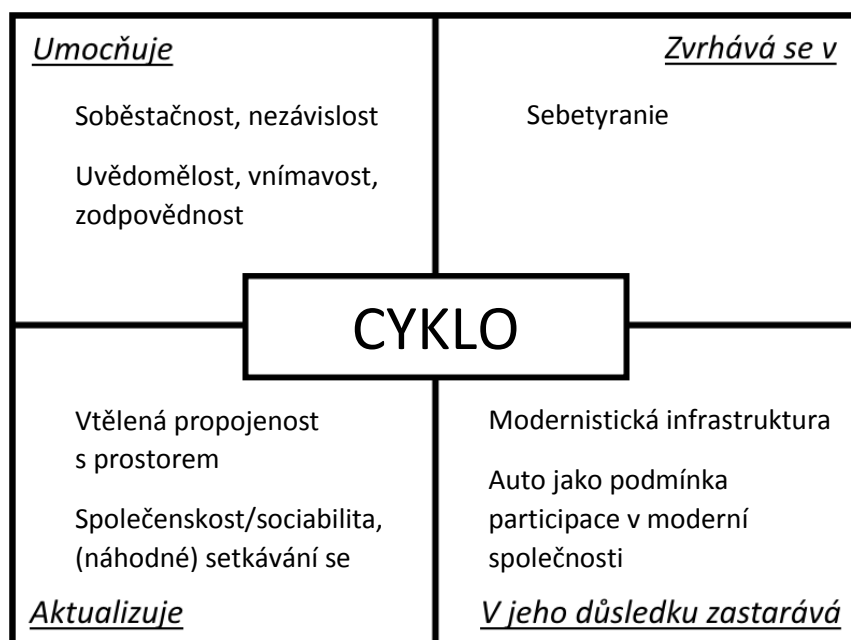


Automobil umocňuje rychlost; fyzickou vzdálenost ruší jakožto překážku, čímž umocňuje nevídanou svobodu v přesunování se v prostoru (viz např. Urry 2000, s. 190–191). V důsledku automobility radikálně zastarává nutnost členství v ‚komunitách v prostoru‘. Zastarává tak také zodpovědnost za, či obecně vztah k místnímu, blízkému prostředí, mimo toho zcela bezprostředního, soukromého<sup>21</sup>. Automobilita aktualizuje soukromí a osamocenenost. V rámci ruchu a šumu města vytváří jasně ohraničený prostor klidu. Uprostřed chaosu se nachází oáza kontroly. Svým dovedením do extrému se automobilita zvrhává v zácpu. Nakupené automobily se stávají pastí, která popírá nejen rychlost, primární figuru, kterou automobil ztělesňuje, ale i svobodu pohybu (potažmo schopnost jednání), kterou slibuje. „*Systémy masové motorizované dopravy ve městech popírají samy sebe: Slibují masovou pohyblivost a zároveň ji odepírají*“ (Aldred 2014, s. 3). Automobil se stává opresivním i skrze požadavky, které ukládá svému uživateli, jako jsou investice, opravy a údržba a nakonec i nutnost automobil použít, aby byl člověk schopný pohybovat se prostorem motorizované společnosti. Nadšení z automobility ztělesňované fenoménem autokina – kina, kde můžeme přebývat v pohodlí a soukromí svého motorového miláčka – se zvrhává v beznaděj ztělesňovanou vynuceným brzděním periferií měst, protkanou infrastrukturními stavbami, fastfoodovými řetězci a gigantickými sklady, na cestě za obživou. Automobilita také odkrývá svou odvrácenou tvář podobě externalit, kterým nelze uniknout, jako jsou dopady na životní prostředí, znečištění a hluk či například uvěznění těch, kteří k automobilu nemají přístup – dětí, starých a postižených či jinak indisponovaných.

<sup>21</sup> Stává se tak jedním z médií, které umožňují Beckovu kosmopolitizaci: „*Sociabilita se nadále neodvíjí od blízkosti v prostoru. Je tedy možné (...) že lidé, kteří žijí izolovaně od svého sousedství, jsou zároveň propojeni v hustých sítích překračujících kontinenty. Jinými slovy, sféra zkušenosti, v rámci které obýváme globálně propletené žité světy je glokální, stala se syntézou domova a ne-místa.*“ (Beck 2002, s. 27, překlad ŠF).

Tetráda automobility ztělesňuje hluboký rozpor automobility týkající se svobody a závislosti. Automobilita se na jednu stranu vyznačuje příslibem svobodného pohybu napříč prostorem bez nutnosti předcházející se koordinace a vyjednávání, ale zároveň vyžaduje (obzvlášť v kontextu měst a dálnic) masivní infrastrukturu a tudíž společné snažení<sup>22</sup>. Kromě toho se automobilita v tomto kontextu podřizuje rigidním pravidlům, které nutí motoristu za všech okolností jednat předvídatelně a podřizovat se vodítkům, jež mu infrastruktura poskytuje (Aldred a Jungnickel 2012). Svoboda ztělesňovaná automobilem se ukazuje jako omezující pro ty, kteří nemají k automobilu přístup, nebo se jednoduše ocitli na špatném místě k životu (Rosen 2004, s. 2). Zde je třeba poznamenat, že tento rozpor je taktéž diskurzivně konstruovaný, materializuje se v kritice paradigmatu automobility, která paradigma automobility doprovází od 70. let (viz Urry 2000, s. 192–193; Furness 2010, s. 47–69).

Tetráda cyklomobility je následující:



Jak již bylo řečeno, moderní městská cyklomobilita jakožto diskurzivní vynález je v první řadě reakcí na problémy velkoměst, který má navíc spíš aspirační než realistické konotace. V důsledku toho je tedy rámování spíše negativní: je zaměřené na to, co kultura automobility („*car culture*“) dělá špatně, a co je potřeba sanovat, spíše než na pozitivní aspekty. Ty se zde však také vyskytují – v první řadě se jedná o určitou variantu příběhu o svobodě<sup>23</sup>, která zároveň představuje hlavní umocňovaný prvek. Kolo jakožto technologie městské dopravy umocňuje soběstačnost a nezávislost. V narativech městských cyklistů se objevuje touha po dopravě napříč demarkovanými prostory, touha dát prostor své

<sup>22</sup> Toto snažení je však externalizováno směrem k orgánům veřejné správy, vynucuje si tudíž predeterminované politické rámce.

<sup>23</sup> Bylo by možné argumentovat, že se jedná o touhu po svobodě od něčeho než touhu po něčem.

subjektivitě, svobodně zpomalovat a zrychlovat, zastavovat se (Green et al. 2012). Cyklodoprava zároveň umocňuje uvědomělost, pod níž spadá zodpovědnost vůči vlastnímu tělu (péče o fyzickou kondici – vliv automobilismu je často asociován se vznikem obezity), zodpovědnost vůči životnímu prostředí, zodpovědnost vůči svému městu i planetě (Aldred 2010, 2012a; Hillman 1992). Cyklomobilita také umocňuje efektivitu v rámci životního stylu, protože umožňuje rychlejší dopravu, slibuje prožitek a řeší potřebu fyzické aktivity *zároveň* (Green et al. 2012).

V důsledku městské cyklomobility zastarává extenzivní automobilová infrastruktura a stává se překážkou. Zastarává také nutnost užívat automobil k participaci ve společnosti – za určitých podmínek ho kolo (někdy v kombinaci s veřejnou dopravou) dokáže nahradit. Zastarává tedy i automatická platnost paradigmatu automobilu; automobil se díky této intervenci přestává jevit jako samozřejmá<sup>24</sup>.

Cyklomobilita aktualizuje vtělenou propojenost s prostorem. Uvádí cyklistu do přímého kontaktu s městskými překážkami, které musí překonávat vlastním vtěleným jednáním. Jízda na kole produkuje fyzickou zdatnost a zároveň ji performuje: vyjadřuje ji vůči okolí. Cyklomobilita zároveň aktualizuje sociabilitu a spřízněnost místem. Cyklista je tak vhnán i do náhodného a nevyžádaného kontaktu s ostatními obyvateli města, což může být nepříjemné, ale zároveň se jedná o interakci, která má ‚komunitotvorný potenciál‘, jehož rozvíjení je samo o sobě ceněno jako ctnost či prožitek (Aldred 2012a; Horton 2006, s. 45). Aktualizuje také kontrolu nad technologií – bicykl je relativně transparentním a uchopitelným technologickým objektem (Rosen 2004; Horton 2006, s. 45).

Městská cyklistika, dovedena do svého extrému, se stává sebetyraníí. Jedná se o umocnění režimů biomoci, foucaultovského ‚směřování tužeb‘, v rámci kterých je aktérství cyklisty narušováno kompulzivními rutinami motivovanými zodpovědností k sobě samému, zodpovědností vůči svému idealizovanému obrazu kompetentního občana a své internalizované představě o fungování světa a společnosti. Cyklomobilita se zvrhává v intenzifikaci moderní anatomo-politiky těla, v rámci které je tělo optimalizováno a disciplinováno ve prospěch jeho efektivního zapojení do společnosti (Foucault 1990: 139). Tematizování cyklomobility je součástí diskurzu racionální sebekontroly a etického občanství, v rámci kterého jsou domovy, těla a všední návyky obyčejných lidí podrobovány rozboru ve jménu zdraví komunity (Lewis 2012: 324). Diskurz cyklomobility je v souladu s vnímáním těla jako

---

<sup>24</sup> Právě v tomto smyslu je bicykl politickou technologií. Papadopoulos definuje politiku jako „*kolektivní snažení, které odhaluje stávající sociální řád jako omezený, zbytečný a nekonzistentní skrze vytváření alternativních životních světů obývaných těmi, se kterými se dříve nepočítalo. Politická relevance aktivit spočívá v tvorbě alternativních ontologií*“ (Papadopoulos in Marrero-Guillamón 2013, s. 418–419). Hodí se dodat, že alternativní světy mohou být prchavé, dočasné, jak je to v případě protestu popisovaného Marrero-Guillamónem či v případě Critical Mass popisované Furnessem (2007).

projektu a zároveň mikro-kosmu politiky (Shilling 2003, 2005). Zde je třeba uvést, že oproti inverzi automobility – jež je důkladně zastoupena v populárních i vědeckých diskurzích – je tato analýza inverze cyklomobility spíše teoretickou reflexí, jakousi předtuchou.

Tato dvojice tetrád analyzující „gramatiku“ těchto dvou vzájemně implikujících se technologií zajímavě ukazuje jejich následnost i souslednost. Automobil byl reakcí na omezenou utilitu bicyklu v naplňování modernistického snu, přičemž byl reakcí na omezení plynoucí z prostorových vzdáleností, které svazovaly k místu. Technologie automobilu se stala vyjádřením epochy. Ztělesňuje rozvoj, růst, bohatnutí, představuje vyjádření technologické eschatologie stejně tak jako hodnot svobody, autonomie, rodiny, soukromého majetku. Implikuje také národní stát, který je garantem infrastruktury. Tento narativ je však rozporný, jak bylo nastíněno výše. Bicykl – ač v omezené formě – aspiruje na nahrazení technologie automobilu v reakci na externality, které automobil způsobuje, ať už co do environmentálních dopadů či do dopadů na osobní svobodu pohybu. Teoretici automobility zaznamenali, že automobil jakožto technologie je v kulturní imaginaci spojována se svobodou a nezávislostí (Aldred 2014; Urry 2000) a že „*skrze ní je dokonce artikulován příslib liberální společnosti vůči svým občanům, že budou moci svobodně vykonávat volbu*“ (Rajan in Aldred 2010, s. 38, překlad ŠF). Aldred (2010) tvrdí, že okolo artefaktu bicyklu se vytváří alternativní verze narativu svobody a modernity. Kolo je spřízněno s automobilem v tom smyslu, že je příkladem individuální mobility (automobility neboli autonomní mobility) – na rozdíl od veřejné dopravy. Jedná se tedy o individuálně řízený způsob dopravování se. Díky tomu se také kolo stává pregnantním východiskem pro kritiku auta stejně jako pro formulování pozitivní vize dobrého života, a to aniž by bylo třeba dělat zásadní úkroky od paradigmatu individuálního dopravování se, či dopravování se vůbec (Aldred 2010; Horton 2006, s. 45). Jakožto reakce na paradigma automobility, narativ svobody asociovaný s cyklomobilitou reaguje na rozpory, které konkurenční paradigma obsahuje. Narativ svobody asociovaný s cyklomobilitou řeší tento rozpor skrze tropu „budování nezávislosti na základě provázanosti“ (Aldred 2010) odrážející uvědomění si pozdně moderního propojení všeho se vším, přičemž se v kontrastu s příběhem automobility jedná o jinou nezávislost (produkující méně negativních externalit, přinášející vtělený – autentický – prožitek) a jinou provázanost (více lokální a zároveň globální, provázanost s místem a planetou, provázanost vědomou, reflektovanou a koordinovanou).

## 6 Kolo jako prostředník

Pražští cyklističtí lobbyisté rozeznávají výše popsaný rámeček, založený na silném symbolu kola, aby ukotvili svůj nárok podílet se na širší politické diskusi zahrnující proměnu módy existence v rámci města. Kolo se v tomto kontextu jeví jako mimořádně vhodné. V první řadě se jedná o již existující rámeček, který vznikl díky historickým intervencím různých sociálních hnutí (viz kapitola 4.2) a který je kultivován transnacionální sítí aktérů, zapojených do příslušné kontroverze. Mezi tyto aktéry patří další lokální sociální hnutí a k nim přidružené organizační struktury (Například London Cycling Campaign či Time's Up). Druhým důvodem proč se rámeček kola jeví jako slibný, jak bylo řečeno v předchozích kapitolách, je, že se jedná slovy Zacha Furnesse o „družnou technologii“ – technologii, která je skrze své stávající zapojení v síti vztahů a vtělených praktik „přirozeně politicky relevantní“. Je tomu tak proto, užívání technologie bicyklu v městském prostředí uvádí uživatele do interakce s auto-centrickým městem, a má tak dopad na prožitek existence ve městě a politickou identitu cyklisty (viz cyklistické občanství). Kolo je tedy technologií politizující a politizovanou.

Jaká je tedy agenda cyklistických lobbyistů? Je kolo cíl, nebo prostředek? Abychom si odpověděli na tuto otázku, je vhodné zamyslet se o technologii kola jako o „prostředníku“ (*intermediary*), který odemyká lobbyistům manévrovací prostor skrze svou přítomnost v různých sférách lidské aktivity. Technologie kola má vynikající „vodivou schopnost“. Jedná se o prostředníka propojujícího tři paralelní sféry: sféru intimní/sféru soukromé identity, sféru veřejného prostoru, a to jak fyzického/infrastrukturního, tak diskurzivního, a sféru byrokratické správy věcí veřejných, tedy sféru formální politiky.

První prostor se týká soukromého prožitku jízdy na kole v městském prostředí, cyklistických narativů a cyklistických identit. Vyjednávání významů cyklistiky ve městě se zabývá například (Aldred 2010, 2012a, 2013a, 2014; Aldred a Jungnickel 2012; Green et al. 2012; Horton 2006; Jones et al. 2012; McCarthy 2011). Výstupy tohoto proudu akademické literatury jsou bohaté. Aldred například poukazuje na dimenze konstrukce cyklistického občanství. Green et al (2012) poukazuje na specifický kladný morální význam bicyklu jako městského dopravního prostředku, který je sdílen lidmi nezávisle na dopravním prostředku jejich volby. Autoři poukazují na to, že v narativích občanů měst dochází k sestavování morální hierarchie dopravy, v rámci které zaujímá bicykl výsostné místo, a to jak díky svým nulovým environmentálním dopadům, tak díky malé zátěži, který klade na „organismus města“ ve smyslu prostorové náročnosti a externalit. V neposlední řadě ale městská cyklo-doprava získává své čestné místo proto, že cyklista je vnímán jako schopný, kompetentní občan města – schopný navigovat spleť města, schopný balancovat nároky, které jsou na něj nakládány v rámci životních rolí, a schopný žít aktivní a bohatý život (Ibid.). Jak ukazuje Cox a Van De Walle (2007), bicykl je privilegovaným

prostředkem prožitku, protože zprostředkovává kinetickou estetiku – prožitek pohledu a vtěleného pohybu.

Druhá sféra, kterou bicykl jako ‚prostředník‘ propojuje s ostatními, je sféra veřejného prostoru, kde se bicykl vyskytuje minimálně ve dvou skupenstvích. Zaprvé se jedná o fyzický, infrastrukturní ‚veřejný prostor‘ ve kterém se odehrává doprava a městský život. V tomto veřejném prostoru se cyklista vyskytuje jako ‚druh‘ po boku chodců, autobusů, tramvají a samozřejmě automobilů. Z podstaty své existence je třeba tento druh integrovat do koordinovaného života města – vyhradit mu prostor a legitimní normy chování, v rámci kterých vstupuje do interakce s ostatními ‚druhy‘. Cyklista v městském prostředí se pohybuje a interaguje svérázným, s ostatními ‚druhy‘ nezaměnitelným způsobem. Jeho jednání je tedy opatřeno speciálními pravidly a speciální infrastrukturou. Mezi infrastrukturní objekty týkající se kola patří například cyklostezka, cyklotrasa, cyklopruh, piktogramy informující o pozici hypotetického cyklisty ostatní ‚druhy‘, stojany na kola, sprchy, obchody a opravy a odpočívadla, restaurace, kavárny a bary. Ukotvení cyklisty jako ‚druhu‘ ve fyzickém, infrastrukturním prostoru města se může proměňovat s relativní lehkostí: překreslením či odebráním dopravních čar a přidáním či odebráním cyklopruhu dochází k redistribuci prostoru mezi ‚druhy‘. Druhou dimenzí druhé sféry je prostor diskurzivní. Zde se bicykl vyskytuje jako diskurzivní entita, která je asociována s různými významy. Bicykl se zde může například vyskytovat jako problém (cyklista ohrožující plynulost dopravy, riskující život svůj a život ostatních) či jako příležitost (agent ozeleňování města), jako nástroj dosahování individuálních úspěchů (bicykl jako nástroj zdravého životního stylu, nástroj extrémního sportu např. na stránkách lifestyleových časopisů), jako nástroj relaxace, turismu (v katalogích cestovních kanceláří) atd. I zde bicykl, v zastoupení svými zastánci a odpůrci, bojuje o prostor na slunci. Ve veřejném diskurzu může zaujímat místo marginální, nic víc než sentimentální vzpomínka na dětství (viz Aldred 2014, s. 5), či zásadní: bicykl jako nástroj vykoupení města utápějícího se v negativních externalitách individuální automobilové dopravy (Furness 2007), bicykl jako nástroj konstrukce národní hrdosti (Ebert 2012; de la Bruheze a Emanuel 2012). Bicykl se zde tedy v této sféře vyskytuje jako „věc veřejná“, věc, jejíž valence je předmětem veřejné diskuse a jejího projevování se v materiálním uspořádání prostoru.

Třetí sférou, ve které se bicykl významně zjevuje, je sféra byrokratické veřejné správy. Zde má bicykl opět dvojí existenci: zjevuje se zde zaprvé jako mód dopravy, jehož regulace spadá do odpovědnosti veřejné správy, a zadruhé jako objekt politiky v širším slova smyslu. Bicykl se v rámci sféry byrokratické veřejné správy objevuje jako stín ‚druhu‘, kterým je v materiálním rozložení města. Jakožto dopravní prostředek se zde zjevuje jako objekt, který je potřeba regulovat pravidly a pro který je třeba budovat infrastrukturu. Odvozeně se zde vyskytuje jako položka ve veřejných rozpočtech, kde nabírá ostře

kvantifikovatelného, objektivního tvaru. O bicyklu jakožto předmětu politiky (*policy*) např. (Aldred 2012c, 2012b; Aldred a Golbuff 2011; Richards et al. 2010). Druhým rozměrem, který bicykl nabírá ve sféře byrokratické veřejné správy je jakožto nástroj politiky, například zelené politiky, či jako předmět urbanistické expertízy. Existence bicyklu v rámci tohoto druhého rozměru se táhne od těch nejvíce lokálních institucí rozhodování, jako jsou radnice, přes národní demokratické instituce až po instituce světové governance, think-tanky a prostory diskuse o směřování lidské civilizace. Bicykl zde má přítomnost jako prostředek implementace koncepce ‚udržitelného rozvoje‘ a politiky životního prostředí. Vyskytuje se zde jako položka expertízy demografů a expertů na zdraví populace, kteří bádají nad řešením civilizačních problémů, jako jsou ‚epidemie obezity‘, psychické zdraví či ‚sedací životní styl‘, a která informuje například doporučení WHO, kodifikovaného zdroje zdravotní expertízy, jíž se řídí národní státy. V rámci urbanistické expertízy se bicykl zjevuje jako nedílná součást progresivních koncepcí ‚žitelného města‘<sup>25</sup>, ‚kompaktního města‘ (Auto\*mat 2014c, s. 12), ‚odolných komunit‘<sup>26</sup>. Přeneseně se tedy bicykl v této druhé rovině třetí sféry vyskytuje jako symbol progresivního (i když ve své podstatě reaktivního) přístupu k řešení světových, národních i lokálních problémů, a to zpravidla takových, které plynou z neblahých vedlejších dopadů ubírání se moderního světa.

Bicykl je vodičem, prostředníkem, který propojuje vyjmenované tři sféry, přičemž ve všech těchto sférách má signifikantní přítomnost. Narativy městské dopravy ukazují, že kolo je signifikantním objektem i pro necyklisty, ať už jako potenciální dopravní alternativa či jako položka ‚morální hierarchie městské dopravy‘. Má tedy významnou přítomnost v identitárním a morálním univerzu obyvatel měst. Kolo má také nezanedbatelnou přítomnost ve ‚veřejném prostoru‘, jež je umocněna dvojjedínotností kola jakožto ‚druhu‘ ve fyzickém prostoru a diskurzivního objektu, ‚předmětu imaginace‘. Jeho vodivost sahá až k institucím veřejné správy, kde se vyskytuje jak jako předmět regulace a rozdělování veřejných rozpočtů, tak jako předmět politických vizí.

Jak bude ukázáno v následující kapitole, cyklističtí lobbyisté využívají ‚vodivosti kola‘ k propojení těchto tří sfér a k ustavení se legitimními politickými aktéry, kteří reprezentují určitou část veřejnosti, a jejím jménem požadují od struktur městské správy změny v jejich jednání. Aby však mohli pracovat s tímto potenciálem, musí se symbolem kola pracovat kreativně. Některé významy asociované s bicyklem je třeba upozadit, zatímco jiné vytáhnout do popředí. Cyklističtí lobbyisté se například musí vyrovnat s asociací (městské) cyklistiky s vrcholovým sportem či s relaxací. Tato asociace není příhodná. Cyklista-sportovec či cyklista-turista vykonává volnočasovou aktivitu za účelem relaxace nebo získání fyzické zdatnosti, a to za použití specializovaného náčiní a nepřírodných (extrémních) praktik.

---

<sup>25</sup> Téma urbanistické konference reSITE 2013: „Livable and Competitive Cities“

<sup>26</sup> Téma urbanistické konference reSITE 2014: „Resilient Cities“

Cyklističtí lobbyisté naopak vyzdvihují identitu každodenního, běžného, utilitárního cyklisty – cyklisty, který využívá bicykl za účelem transportu. Cyklistu rámuje jako účastníka dopravy, který má právě takové právo vyskytovat se v městském prostoru, jako jeho ideologický protipól – automobil.

### **6.1 Pražské cyklojízdy: brána do cyklistické kontroverze**

V Praze existuje tradice takzvaných cyklojízdy. Cyklojízda je českým ekvivalentem v předchozích kapitolách popsaného fenoménu *Critical Mass*. Cyklojízdy v Praze prošly dlouhou trajektorií: z punkových jízd, které se dostávaly do konfliktu s policií, se postupem času přeměnily v civilní jízdy městem za asistence policie a s povolením magistrátu.

*[Cyklojízdy jsou] oslavou svobodného pohybu, ale i manifestací našeho přání po dostupnějším a bezpečnějším bezmotorovém pohybu městem, vybudnutím k širší diskusi o cyklodopravě jako efektivním a ohleduplném způsobu dopravy i podporou těm, kdo se za městskou cyklistiku perou na úřadech (Auto\*mat 2015b).*

Takzvané velké cyklojízdy pořádá iniciativa Auto\*mat. Cyklojízdy tradičně vyjíždějí z náměstí Jiřího z Poděbrad na pražském Žižkově. Každoročně se zde schází tisíce lidí, aby společně projeli městem – zpravidla místy, která jsou cyklistům v běžném provozu nepřístupná. Rekordní cyklojízdy v na podzim 2011 se účastnilo 8 000 lidí (Auto\*mat 2013c, s. 16). Na organizaci cyklojízdy dohlíží dobrovolníci a tým Auto\*matu, oblečených do reflexních dopravních vest s vytištěným logem panáčka. Pomocníci jsou zapotřebí, aby „špuntovali“ – zadržovali automobilisty, kteří by mohli vjet do pelotonu a ohrozit tak bezpečnost jezdců.

Na náměstí se schází pestrá směsice lidí. Cyklisté na horských, silničních i městských kolech. K vidění jsou také kola neobvyklá: kola s více sedadly či například „eko-kolo“ poháněné solárním panelem. Některá kola mají za sebou cyklistický kočárek s dětmi – jiní rodiče mají děti připásané na prsou. Cyklisté jsou různě oblečení. Někteří na sobě mají cyklistické dresy, jiní jsou oblečení v běžném městském oděvu.

*Organizátoři doporučují účastníkům cyklojízdy běžné oblečení, aby si mohli v cíli užít společenský večer, případně pestré masky či kostýmy pro rozveselení okolí (Auto\*mat 2013b).*

*Na cyklojízdě je mi sympatické, že se zde zpravidla nescházejí cyklisté v obtažených reklamních oblecích, kteří mají někde za rohem zaparkované auto, ale lidé oblečení civilně, podobně jako cyklisté v Berlíně nebo v Kodani (Jan Macháček, Auto\*mat nedatováno).*

Můžeme tu vidět mladíky v saku na městských kolech, elegantně oblečené slečny. Někteří jezdci mají na sobě recesistické kostýmy. Univerzitní studenti propagují svůj majálesový tým.



*V sobotu 20. dubna budou ulice Prahy patřit lidem na kolech. Šlapat spolu budou manažerky, ajťáci, právníci i prodavačky. Na Velkou jarní cyklojízdu vyrazí zástupci všech věkových skupin, nejrůznějších povolání či politických názorů (Auto\*mat 2013b).*

*Netradiční společenská událost, pohodové tempo, bezpečí v bublině tvořené ostatními cyklisty, hudba z vlastního kazeťáku na nosiči i večerní koncert, vzájemná ohleduplnost. Setkávání s přáteli, prolínání generací, národností či politických orientací (Auto\*mat 2014b).*

Na náměstí je několik stánků, ze kterých si účastníci odnášejí domácí burgery. Svě již tradiční místo na náměstí má dodávka televizní stanice osazená satelitem. Reportéři dělají rozhovor s organizátory. Dobrovolníci rozdávají informační materiály. Jejich titulek hlásá: „*Aby Blanka měla smysl: otevření tunelu přináší jedinečnou šanci. Promarní ji vedení města?*“.

Peloton se dává do pohybu. Cyklojízda se vine městskými ulicemi, přičemž přetíná dopravu. Uvězněné řidiče drží na křižovatkách „špuntaři“. Někteří řidiči mají pro akci pochopení. Jiní se tváří rezignovaně. Někteří zuří a troubí. Sem tam dojde ke drobné potyčce mezi dobrovolníky a netrpělivými řidiči. Davy cyklistů mezitím proudí. Po dvou hodinách jízdy dojíždí cyklojízda do Stromovky, kde končí. Pořadatel promlouvá k davu z megafonu. Cyklojízda je zakončena „*rituálem světového hnutí Critical Mass*“ (Auto\*mat 2013c, s. 16), zdviháním kol nad hlavu.



Obrázek 1: Zdvihání kol nad hlavu na závěr Velké cyklojízdy. Zdroj: tvorba autora.

Jaro 2015. Tato cyklojízda je něčím neobvyklá. Část její trasy vede nedokončeným tunelem komplexu Blanka. Tunelu, do kterého Praha investovala 40 miliard, a který po nekonečných peripetiích, několika haváriích a právních sporech stále neslouží automobilové dopravě. Dříve než začnou tunelem proudit auta, projede jím 5000 cyklistů.

## 7 Cyklistická ideologie a spojenci cyklistické kauzy

V této kapitole a v kapitole následující představuji výsledky empirického zkoumání pražské cyklistické kontroverze. Cyklistická lobby je zde vykreslena jako aktér překladu, který svou aktivitou vytváří most mezi městskými občany, kteří jsou ochotní jí naslouchat, a sférou městské politiky. Tento překlad má dvě fáze. Prvním je komunikace s veřejností a sympatizanty, v rámci které je cyklistickými lobbyisty systém městských vztahů shrnován v sérii příběhů a ztělesňován v projektech a happeninzích, na které je veřejnost zvána k účasti. V rámci druhé fáze je podpora získaná v rámci fáze první přetvořena v politický kapitál, který je použit k praktickému lobbyingu politiků a úředníků.

Cyklistická lobby má svou politiku, a má také svou poetiku. Cyklističtí lobbyisté jsou nesmírně citliví k jazyku, a práce se symboly – skrze niž vyjednává ze svými spojenci a s veřejností – je právě tak důležitá, jako faktické politické požadavky, které vznášejí.

*My v Auto\*matu věříme v důležitost obrazů. Pianista se náhle zjeví uprostřed frekventované komunikace v centru města. Čelem k zastavené dopravě hraje skladbu na klavír. Na chodnících se objevuje celý orchestr. Skladba je o kruhu, který se uzavírá. Pak zmizí a doprava se zase rozjede.*

*Když kreslíme Auto\*mat na obrazy, hravým způsobem si ho představujeme jako stroj, který zpracovává ulice města, auto\*maticky žere auta, špinu a banalitu městského prostoru; nechává za sebou stromy, děti na kolech a kvalitní veřejný prostor, venkovní kavárny a místa k setkávání. Ty obrazy prodáváme lidem, vytištěné na trička, a prodáváme je také politikům a novinářům. (Hanke 2009, překlad ŠF).*



Obrázek 2: Auto\*mat: stroj na lepší město (Auto\*mat 2014d, s. i)

Soubor výrazových prostředků, trop a příběhů, které jsou reprodukovány cyklistickými lobbyisty a jsou používány k ukotvování nároku na zahrnutí do rozhodovacích procesů a k vysvětlování si vlastního snažení, nazývám cyklistickou ideologií. Tento název je provokativní: existuje nějaká společenská síla,

kteřá si dnes, v době kolapsu velkých příběhů, troufne rekonstruovat ideologii? Cyklističtí lobbyisté však skutečně sestavují koherentní „vizi“ městského prostoru, která vychází z rozložení vztahů a externalit mezi jednotlivými městskými identitami – automobilistou, chodcem, úředníkem, manažerem, maminkou, atd. Kromě ukotvení „nároku na město“ plní tento ideologický komplex ještě jednu důležitou funkci: představuje svého druhu smlouvu mezi cyklistickou lobby (která sama představuje heterogenní slepenec aktérů) a jejími externími spojenci. Cyklistická ideologie, jakožto diskurzivní výdobytek drží cyklistickou lobby pohromadě jako aktéra, a organizuje její okolí.

Tento komplex je sdílen se zahraničními instancemi cyklistické kontroverze. Zde je rozvíjen v dialogické spolupráci, která je umožňována infrastrukturou, která byla okolo cyklistické kauzy vybudována. Jedná se například o blogy a jiná média, v rámci kterých jsou významy vyjednávány a konsensus dosahován, nebo organizace, které pomáhají cyklistickým aktivistům setkávat se a vyměňovat zkušenosti.

Každý artefakt cyklistické ideologie představuje svým způsobem smlouvu – vypovídá o spojení s nějakou entitou: nějakou organizací, strukturou, myšlenkovým směrem. V rámci cyklistické ideologie pracovní rozlišují obsahy a spojence. Toto rozlišení na aktéry, kteří pohybují obsahy, a obsahy, které jsou přesouvány aktéry, je pouze pracovní: v rámci metodologie ANT nemá velký smysl rozlišovat na živé a neživé. I věci mají potenciál jednat<sup>27</sup>.

Cyklistická ideologie má mnoho vrstev. Na jedné straně se vyjevuje jako technokratický diskurz expertů na městské plánování, jako nezainteresovaný manažerský diskurz organizátora kulturní akce. Na druhé straně se vyjevuje jako mobilizační aktivistický diskurz. V obou případech však odkazuje ke stejným ideologickým kořenům, k vizi dobrého života a environmentální kritice průmyslové civilizace.

## **7.1 Cyklistická ideologie pod lupou**

V následujících subkapitolách se identifikují některé nejvýznamnější obsahy a „spojenectví“ v rámci cyklistické ideologie. O původu těchto spojenectví lze spekulovat: některé jsou dědictvím předcházejících vazeb, některé sem putují přes sítě transnacionální spolupráce, některé se zde zřejmě objevují shodou historických náhod, jsou důsledkem unikátních charakterů některých cyklistických lobbyistů minulosti a současnosti, a vtiskávají cyklistické kontroverzi neopakovatelný ráz.

---

<sup>27</sup> V tomto případě jsou například ekologové jakožto aktér a ekologie jakožto obsah dvěma popisy té stejné věci. Aby se *ekologie* mohla stát součástí cyklistické ideologie, je třeba přijmout určité ústupky vůči *ekologům*. Cyklistická lobby se tak zároveň obnažuje: bude-li se účastnit či podporovat nějakou neekologickou aktivitu, třeba tisknout své materiály neekologickým způsobem, může očekávat, že ekologie „vrátí úder“.

### 7.1.1 Protest proti „*car culture*“

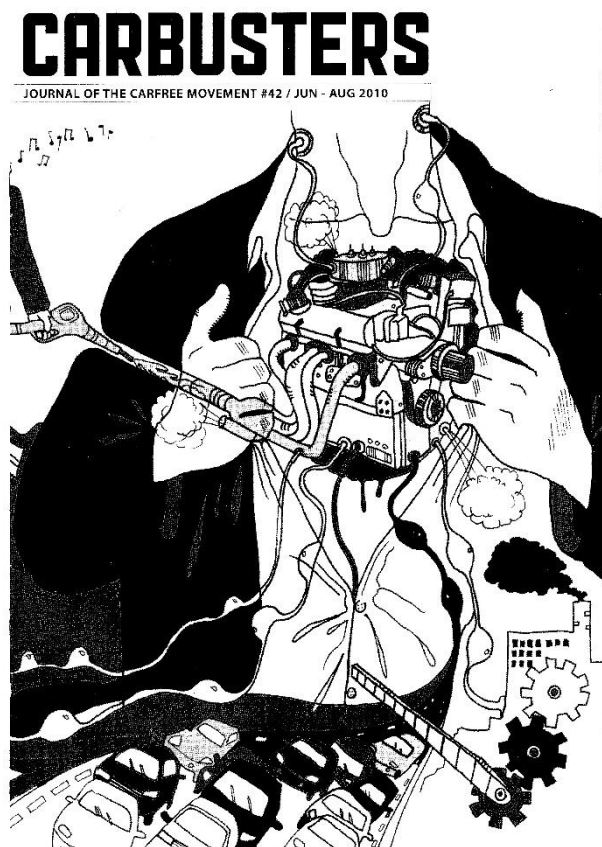
Jedním z centrálních příběhů cyklistických lobbyistů je příběh o dominanci moderního města automobily, které ho dusí a svazují. Ve filmu *Auto\*mat* kamera sleduje policistu na pochůzce v okolí severojižní magistrály. Policista má na bundě připevněný měřič čistoty ovzduší, který nasává znečištěný vzduch. Výsledky měření jsou alarmující: „*V Praze byl v roce 2012 imisní roční limit  $1\text{ng}/\text{m}^3$  benzo(a)pyrenu několikanásobně překročen*“, píše se v expertním dokumentu *Vize 25* (*Auto\*mat 2014c*). Nad ilustrací automobilu na obrázku výše se vznáší oblak kouře. Automobil je zde vykreslován zde jako entita, která uvaluje významné negativní externality. Ačkoliv kritika znečištění a zhoršování kvality městského prostředí skrze zplodiny a jiná rizika je zde nepochybně důležitá, opozice vůči „*car culture*“ je primárně vedena jinými cestami.

Cyklističtí lobbyisté kritizují paradigma automobility skrze zpochybnění jeho racionality ve vztahu k vizi dobrého života. Několik úvodních scén filmu *Auto\*mat* se zaměřuje na defenzivu obyvatel měst vůči automobilům, které kolonizují prostor, ve kterém protagonisté žijí. Protagonisté filmu, rodina s malými dětmi, pozorují, jak automobily každým dnem „*ukusují*“ o trochu víc z jejich žitého světa – například chodníku, po kterém se pohybují. Auta se jim vnucují do jejich soukromí: z okna svého bytu pozorují neustávající dopravní provoz a statisticky nevyhnutelné havárie, který s sebou nese. Odrazy světel reflektorů se divoce prohání po stropě jejich bytu. Auta v tomto kontextu jsou kritizována jako kolonizující prvek, který snižuje kvalitu života ve městě.

Na teoretičtější úrovni se problému automobilové kultury věnuje dnes magazín *CarBusters*, anglicky psané periodikum, které bylo do roku 2010 vydáváno v Praze a stalo se důležitým ideologickým zdrojem i pro iniciativu *Auto\*mat (A2)*. Automobilová kultura je zde kritizována z různých směrů. Dominantním je však kritika habermasovského stylu po linii žitý svět vs. systém. Automobilita a automobilový průmysl je portrétován jako prvek civilizace, který se vymkl kontrole a začal popírat účelovou racionalitu, která ho dříve podkládala. Moderní člověk se natolik sžil se svým strojem, že si život bez něj již nedokáže představit. Okrádá se tak schopnost existovat v bezprostředním kontaktu se svým okolím. Místo toho se uzavírá ve svých „*carcoons*“, plechových krabicích, které ho odcizují jeho prostředí i sobě samému. V důsledku automobility se samotné prostředí stává nepřátelské pro život, což obyvatele měst opět motivuje vyhledávat kontrolované prostředí svého vozu. Vzniká tak nešťastná dynamika, která hrozí „*rozežrat město*“ jakožto „*dýchající*“ celek. Metafora města jako organismu je zde důležitá. Město je metaforicky ztotožňováno s organismem člověka; zdraví města a člověka se vzájemně podmiňuje. Město, „*jehož tepny jsou ucpané automobilovou dopravou*“, je systémovým

odrazem nezdravého, v sedačce rozvaleného řidiče. „Rostlé město je jako organismus – doprava je jeho krevní systém (...) kvalitní silnice automobily do centra pouze lákají, cévy se pak ucpávají“, říká urbanista ve filmu Auto\*mat (Mareček 2009).

Automobilita je v každém případě v narativech cyklistických lobbyistů problematická vzhledem k svým



Obrázek 3: Přebal posledního čísla magazínu CarBusters

environmentálním dopadům, mnohem důležitější je však kritika vedená v duchu Situacionistické internacionály. Infrastrukturní stavby pro automobily zatěžují město, znemožňují jeho sebeorganizaci. „Městské bulváry“, které historicky plnily řadu funkcí, a jejichž účel bylo možno upravit dle momentálních potřeb obyvatel, se mění v monofunkční komunikace, které připouští jen jeden způsob použití: vysokorychlostní automobilovou dopravu.

Jeden z informátorů mě upozornil, že smysl iniciativy je zakódován hned v jejím názvu. Podle A3 je význam slova Auto\*mat trojí. První je automat, který generuje lepší město, stroj na proměnu společnosti. Druhý je šach mat autům, boj proti kultuře automobilismu. Třetím – zde

nejdůležitějším – významem je odmítnutí automatismu; děláni věcí tak, jak jsme zvyklí, tak, jak nám diktují konvence, tak, jak nás k tomu navádějí strukturální koridory. Právě v tomto ohledu je automobilismus v narativech cyklistických lobbyistů problematický: umenšuje schopnost sebeorganizace do nových tvarů, schopnost lidí dělat racionální volby vedoucí k nalezení spokojenosti. Tento rozměr adresuje Auto\*mat například projektem Zažít město jinak, který představuje jako „nenápadnou městskou revoluci“. V rámci Zažít město jinak jsou auta dočasně vyhnána a na jejich místě se odehraje „sousedská slavnost“ organizovaná místními „komunitami“. „Přála bych [si] zažít město jinak – jako pomaleji a klidněji tepající organismus, plný chodců, kteří nemusejí na přechodu prchat před agresivními, rychlostí omámenými řidiči“ (Ridina Ahmed, Auto\*mat nedatováno).





Obrázek 4: Zažít město jinak 2012 aneb *Sous les pavés, la plage!*

Automobilismus je v neposlední řadě problematický ve svých politických a kulturních konotacích. Automobilismus je v narativech cyklistických lobbyistů (zmiňováno všemi informátory bez výjimky) asociován s ideologií vypjatého privatismu; tendence uzavírat se ve svých bezprostředních, soukromě vlastněných, suverénních prostorech, a jevit minimální zájem o věci, které se odehrávají za jeho hranicemi. Z pohledu cyklistických lobbyistů je tento postoj nepřijatelně krátkozraký či dokonce cynicky nezodpovědný. Existuje zde vymezení se vůči „klausovskému konzervatismu“ (A2, A4). Kolo je rámováno jako protilek automobilové kultury: *„Jízdu na kole Prahou považuji za svoji osobní demonstraci proti odcizenému a agresivnímu velkoměstu“* (Irena Obermannová, Auto\*mat nedatováno).

### 7.1.2 Alternativní narativ svobody

Se situacionistickým odmítnutím „automatismu“ se pojí také další z centrálních vyprávění cyklistických lobbyistů: příběh o svobodě. Tento příběh stavěn na protikladu cyklomobility k dominantnímu módu autonomní mobility – automobilové dopravě. Ačkoliv se tento příběh staví na takto konkretizované metafoře, jeho míněný dosah je širší; netýká se výhradně mobility jako spíše celkové organizace společnosti. Jak bylo řečeno, automobil je historicky asociován s mocným vyprávěním o svobodě. Příběh svobody asociovaný s automobilem je zároveň rozporný.

*Jeden můj kamarád, který neudělá bez auta ani ránu, tvrdí, že auto používá proto, že mu dává nesmírnou svobodu. Jenže proč musí být jeho svoboda na úkor ostatních? Proč mají auta, která smrdí, dělají hluk, ničí prostředí a jsou nebezpečná pro neautomobilovou dopravu, ve městě tolik privilegií? (Tomáš Floex Dvořák, Auto\*mat nedatováno).*

Na rozpory tohoto příběhu kriticky reaguje narativ svobody postavený okolo objektu kola. Kolo „drtí samozřejmost“, říká A3. Narušuje tak automatismus městského života. *„Tím, že vyjedu na kole do města, koordinuji se s ostatními účastníky dopravy, jaksi vystupuji z předem daných jednoznačných rolí.*

*Předjíždím kolonu – ukazují, že to jde i jinak, že není nutné každý den dvě hodiny stát v zácpě“ (A3)<sup>28</sup>.* Reformní narativ cyklo-svobody v protikladu k tomu vyzdvihuje schopnost cyklisty pohybovat se vlastním tempem a upravovat trasu podle své momentální libovůle, zastavovat se. „[Na kole] *pro vás nic nepředstavuje vážnější problém: můžete klidně zajet z Labutě až k Mánesu a zpět kvůli jednomu šroubku*“, píše ekonom a podporovatel Auto\*matu Tomáš Sedláček v referenci pro Auto\*mat (nedatováno). Jedná se také o osvobození od „mrtvého času“ stráveného v dopravě, který je nahrazený kreativní a smyslově intenzivní jízdou městem.

V neposlední řadě cyklobilita symbolizuje možnost či schopnost volby, a to i volby nekonformní. Ve své vypjaté verzi je tato svoboda od konformity ztělesněná cyklojízdou, kde se lidé často objevují na roztodivných strojích a často se oblékají do kostýmů – zažívají svobodu formou karnevalu, svobodu karnevalové společnosti (viz Petrušek a Balon 2011). Tento narativ svobody má významnou komunitaristickou dimenzi: svobodu ztělesňovanou symbolem bicyklu je třeba realizovat a udržovat její podmínky společným jednáním. Jinak se situace zvrhne v ohrožení ztělesňované politicky pozapomenutým osamělým cyklistou uprostřed divokého provozu; cyklistou ohroženým na svobodě i na životě. Osvobození od ohrožení je také tropa hojně užívaná ve vysvětlování cyklojízdy: „bezpečí v bublině“ je charakteristikou cyklojízdy (Auto\*mat 2014b).

Narativ svobody se přelévá do příběhu o sociální změně. V rámci tohoto příběhu je Praha městem zanedbaným, businessovými tlaky rozežíráním a neschopnými politiky špatně spravovaným. Praha potřebuje projít revolucí, proměnit se v moderní město, ve kterém je radost žít. Tato sociální změna se ztělesňována rekonstitucí „lidského rozměru“. Cyklističtí lobbyisté mluví o „zklidňování dopravy“, „humanizaci magistrály“. V rámci tohoto snažení lobbují za „městotvorná“ opatření. Usilují například o proměnu Smetanova nábřeží v „klidné korzo“. Nejen díky cyklistům ulice „utichnou“, dojde k jejich „oživení“.

### **7.1.3 Reformní příběh modernosti**

Třetím důležitým příběhem, který konstituuje cyklistickou ideologii, je příběh o modernosti. Tento příběh je kritikou jiného příběhu modernosti, příběhu industriální modernosti. Příběh první moderny je postavený na eschatologické tropě nadvlády člověka na přírodou, technologického pokroku, zrychlování, budování, rozvoje a růstu – jeho ztělesněním je pak dominance automobilu. Některé infrastrukturní stavby v rámci města jsou cyklistickými lobbyisty prohlašovány za artefakty první moderny: jedná se například o tunel Blanka, Severojižní magistrálu či Nuselský most – ty jsou

---

<sup>28</sup> Nejedná se o doslovnou citaci – v rámci rozhovorů nebylo použito nahrávací zařízení (vysvětleno v metodologické sekci). Projev byl zrekonstruován z poznámek z rozhovoru.

popisovány jako radikálně nemoderní, ideologicky zastaralé, patřící do dob minulých, překonané ve svých východiscích, vyvrácené ve svých příslibech. Ve filmu *Auto\*mat* konstatuje urbanista: „*My vlastně žijeme stále v socialismu – pokračujeme v myšlení 70. let minulého století, kdy za veřejné prostředky stavíme monstrózní stavby, jejichž uživatelé neplatí reálné náklady*“ (Mareček 2009). V českém kontextu se tato kritika navíc pojí s kritikou normalizačního myšlení a socialistického budovatelství. „*Praha je svojí podstatou magické místo, bohužel však je stále poznamenána Husákovým duchem*“ (Irena Obermannová, *Auto\*mat* nedatováno). V kontextu města Prahy cyklističtí lobbyisté nacházejí artefakty první moderny, infrastrukturní stavby, které „zjizvily“ reliéf města Prahy a dodnes nepřestávají „způsobovat záněty organismu města“, či – jazykem lobbyistů informovaných moderním urbanismem – „snižovat kvalitu života ve městě“. Mezi tyto infrastrukturní stavby pak patří například systém městských magistrál, obzvláště například část severojižní magistrály vedoucí před Národním muzeem a Státní operou.

Nuselský most je příznačný pro tento příběh – obraz budování Nuselského mostu představuje dokonalé ztělesnění mentality první modernity (použito ve filmu *Auto\*mat*). Tento obraz je zvětšen na historických záběrech stavby mostu (v letech 1975–1989 most Klementa Gottwalda) jehož bytelnost přijel testovat rakovnický tankový pluk. Fotografie rozestavěného mostu osázeného 66 tanky v dokonale symetrických rozestupech se stala ikonou; ztělesňuje budovatelský mýtus, megalomanství, neúctu k lidské sebeorganizaci a ritualismus i militaristickou mentalitu, pro kterou je příběh industriální moderny cyklistickými lobbyisty kritizován.



Obrázek 5: Tanky na Nuselském mostě: „monument modernity“ [A1] v příběhu cyklistických lobbyistů (obraz použit ve filmu *Auto\*mat*).



Obrázek 6: Cyklojízda na Nuselském mostě: chvilková aropriace spojená s kritikou „monumentu modernity“. Zdroj: *Auto\*mat*, flickr.com; fotografie identické scény byla použita na propagačním letáku Velké jarní cyklojízdy 2008.

Kritika ‚ropácké mentality‘ (A2), která přežívá v myslích spoluobčanů, politiků a která je vepsána do infrastruktury, je vedena linií neúcty. Jedná se o neúctu k subjektu, k jeho představám a tvořivosti, neúctu k přírodě, která byla degradovaná na zdroj, jež je třeba co nejlépe vytěžit, a v neposlední řadě také neúctu k tradici, k místnímu jazyku, neúctu k historii. Ztělesněním kritiky neúcty k historii a neúcty



k žitému světu je v rétorice cyklistických lobbyistů Smetanovo nábřeží, o jehož uzavření pro tranzitní dopravu dlouhodobě bojuje Auto\*mat v rámci projektu Nábřeží žije. „*Smetanovo nábřeží s kolonami aut přímo u Karlova mostu je ostudou Prahy. V žádné civilizované metropoli nemůže tak významná a cenná ulice sloužit jako zkratka pro automobily*“ (Auto\*mat 2013a). Tuto kritiku nemodernosti je zajímavé srovnat s jinou, mainstreamovou verzí téhož narativu. Oficiální pavilon ČR v rámci Expo 2015 v Miláně například zdobí plastika automobilu propojeného s ptákem, jehož srdce tluče na palivo z použitých fritovacích olejů. I toto je určitý způsob distancování se od problémů první modernity. Je však zřejmé, že cyklističtí lobbyisté volí jiný, radikálnější přístup.

Cyklističtí lobbyisté konstruují alternativní vizi modernosti. Jedná se o optimistický příběh – aktéry jsou osvícení a moderní vědou informovaní experti a urbanisté společně s probouzející se občanskou společností. Důležitou tropou je zde individuální zodpovědnost občanů, kteří se probouzejí z apatie a začínají se zajímat o věci veřejné na lokální úrovni. Je založený na internalizaci a propojení vědění z různých oblastí lidské činnosti. Mezi ně patří ekologie, urbanismus a architektura, ale také sociální věda a filozofie, svět módy a trendů, technologická inovace atd. Z vědění sociálních vědců si cyklističtí lobbyisté odnášejí ponaučení, že na strukturách záleží, že sociální struktury mají formující vliv na jedince a společnost<sup>29</sup>. Z tohoto dovozují závěr, že správné nastavení struktur je klíčové pro rozvoj dobré společnosti, v rámci které lze žít dobrý život. Problémem jsou naopak špatně nastavené struktury, a to jak infrastrukturní stavby, které generují automobilisty skrze proces „dopravní indukce“ (Auto\*mat 2014c), tak mentální struktury přetrvávající v organizacích, hlavách úředníků a politiků i městských občanů. Samotná iniciativa Auto\*mat aspiruje na bytí zprostředkovatelem správného plynutí procesů, na bytí jak sociální strukturou, která sama facilituje změnu, tak bytí „buditelem“, díky jehož aktivitě dojde k nastavení procesů takovým způsobem, že již intervence Auto\*matu nebude potřeba (A3).

V součinnosti se svými nadnárodními spojenci cyklističtí lobbyisté budují obraz pokroku. Každý příběh modernosti má svůj časový rozměr (to, co bylo včera, je nemoderní, a to co je dnes, je moderní), a má taky svůj prostorový rozměr - některá místa na mapě jsou moderní, zatímco jiná jsou zpátečnická. Příběh modernosti má tedy rozlišitelnou morální dimenzi: ne vše, co se odehrává teď, musí být nutně moderní. Naopak – může se jednat o závan minulosti či regres. V příbězích cyklistických lobbyistů je moderní to, co je na samém špici socio-technologického pokroku: je to kosmopolitní věda, avantgardní umění, módní trendy, atd. Moderním životním stylem je pak například skandinávský model, moderními městy jsou Kodaň, Stockholm, Helsinky, Amsterdam, Vídeň. Moderní je Západ, včetně Spojených států,

<sup>29</sup> Velmi pregnančně toto vyjadřuje mluvčí iniciativy Auto\*mat Vratislav Filler ve svém blogovém příspěvku Nelidský prostor: <http://filler.blog.respekt.ihned.cz/c1-63879360-nelidsky-prostor>

které se sice z historických důvodů potýkají s největším dopadem paradigmatu automobility, ale zároveň se v jejich rámci rozvinula jeho nejrozsáhlejší kritika<sup>30</sup>. Zpátečnický je naopak postkomunistický prostor, města jako Budapešť, Bratislava, Moskva. Praha se v narativech cyklistických lobbyistů nachází na rozcestí – má potenciál připojit se k moderním metropolím, zároveň ale zápasí se svým obtížným kulturním dědictvím, jmenovitě politickou kulturou, která jí stahuje vzad na spatio-temporální škále modernosti. V adresování tohoto problému navazují cyklističtí lobbyisté spojení s různými transnacionálními entitami. Aktivita iniciativy Auto\*mat například nachází podporu (symbolickou i finanční) u geopolitických spojenců, jako jsou ambasády zemí, jejichž životní styl je vyzdvihován jako progresivní (viz kapitola 7.2.2). Americká ambasáda sponzoruje chod Auto\*matu a dánský velvyslanec, vyhlášený cyklista a exportér kulturního bohatství Dánska, vyjádří Auto\*matu podporu. Symbolickou podporu pro svou vizi cyklističtí lobbyisté čerpají také z různých aktivit světových měst, které skrze odkaz na udržitelný životní styl či cyklodopravu vztáhnou ke kontextu Prahy. Pakliže je progresivní opatření zavedeno v některém ze západních měst, je to známka toho, že Praha zas a znovu zaspala volání nové doby. Je-li opatření implementováno ve Varšavě, Tallinu, či v Rize, je to známka toho, že se Praha propadá stále hlouběji v pelotonu východních měst, aspirantů na modernost. Tomu odpovídá glosa jednoho z informátorů: „Zavádíme to, co je na Západě už standard“ (A1). Obdobně jako *Transparency International* sestavuje index percepce korupce, na základě kterého řadí země od nejméně zkorumpované po nejzkorumpovanější (nikoho zřejmě nepřekvapí, že na jednom pólu nacházíme Dánsko a na druhém Severní Koreu), tak i cyklističtí lobbyisté sestavují určitou ‚hierarchii cykloměst‘. Této snahy se účastní například i český projekt Cycle4change, v rámci kterého autoři publikují reportáže z různých světových metropolí. „V Kodani je bez kola nuda a budete zbytečně utrácet za hromadnou dopravu. S Prahou je to těžké srovnávat, ale inspirace je zde spousta, tak snad si nové vedení radnice dá říci“, píše na svém blogu (Cycle4change nedatováno).

#### 7.1.4 Ekologie, alternativní konzum a DIY

Neopomenutelnou dimenzí cyklistické ideologie je ekologie. Ekologické uvědomění je v první řadě mostem, který cyklistické lobbyisty propojuje s řadou důležitých spojenců, včetně struktur světové governance (viz kapitola 7.1.2.2). OSN například zorganizovala několik konferencí na téma globálního oteplování, v rámci kterých byly přijaty rezoluce definující spotřebovávání fosilních paliv jako jeden z epochálních problémů, vůči kterému je třeba systematicky zakročit. Tento postoj, který je podložen silícím konsensem v rámci vědeckých kruhů, přejímají také národní státy (viz ‚zelený konsensus‘ v kapitole 7.2.2). Motivovány svým ekologickým uvědoměním se tyto orgány se pokoušejí implementovat politiky, které by omezili závislost západní civilizace na fosilních palivech, k čemuž

<sup>30</sup> Kořeny fenoménu *Critical Mass* jsou nejčastěji spojovány se Spojenými státy, dominantní část globálního rezervoáru cyklistické ideologie existuje v Anglickém jazyce a je zakotvena v severní Americe.

hledají cestu skrze strukturální reformy a podporu iniciativ, které jsou považovány za v tomto směru přínosné. Symbolem rehabilitace města směrem k environmentální udržitelnosti je například komunitní zahrada či bicykl. Tato gesta světových vůdců jsou přijímána hnutími zdola, a to často subversivním způsobem. Symbolická podpora ekonomiky sdílení a městské agrikultury je například „unášena“ hnutím *Guerilla gardening*, aktivisty, kteří svévolně mění pusté městské prostory (např. mezery mezi dálničními nadjezdy) v parky a zahrádky, a to zpravidla v rozporu s majetkovými oprávněními (viz Lewis 2012). Obdobně je fenomén *Critical Mass* určitým únosem: jedná se o určitou protestní, antisystémovou intervenci, která se ospravedlňuje symbolickým posvěcením symbolu kola na různých úrovních světové politiky.

V aktivitách iniciativy Auto\*mat se odkaz k ekologickému zázemí objevuje, není však dominantní. V rámci vzdělávacích projektů pro studenty a projektu Do práce na kole například účastníci soutěží ve sběru „zelených kilometrů“. Auto\*mat je také vydavatelem tištěné verze a provozovatelem elektronické verze Zelené mapy Prahy. Dále je Auto\*mat jakožto občanské sdružení členem asociace nevládních ekologických organizací Zelený kruh a hlásí se k Etickému kodexu ekologických organizací. Kromě toho se odkaz k environmentálnímu pozadí projevuje nadužíváním zelené barvy ve vizuálech různých druhů i podporou ekologických projektů, jako je například pražská Zeměloď / Zeměnka. Trička dodávaná automaticky jsou vyrobená „ze 100% biobavlny s ekologicky šetrným potiskem bez škodlivých chemikálií“ (Auto\*mat 2014a). Ekologický impuls se zároveň objevuje v projektech vzdělávání studentů. Je také třeba zmínit, že Auto\*mat čerpá finanční podporu Ministerstva životního prostředí. Ekologické téma je však v diskurzu cyklistických lobbyistů zastíněno tématem kulturní a sociální obrody.

S ekologickým vědomím se do určité míry pojí i důraz na anti-konzum a důraz na „do it yourself“ neboli moderní kutilství, jinak také DIY. Cyklističtí lobbyisté vystupují proti určitým formám konzumní kultury<sup>31</sup>. Akcentují naopak sdílení a darovou ekonomiku: účastníci projektu Do práce na kole například mohou v rámci projektu pít ve vybraných kavárnách kávu zdarma („Kafe na triko“). Antikonzumeristické postoje se přirozeně pojí s afinitou k DIY kultuře, která je v rámci cyklistické ideologie nepochybně přítomná. V rámci cyklojízdy může například člověk potkat rozličná DIY kola. Za zmínku stojí také komunitní opravy kol Bajkazyl. Nejlépe se snad spojení s DIY manifestuje v projektu Zažít město jinak, v jehož rámci ulice města zaplaví improvizované podniky, tržiště, kavárny a bary.

---

<sup>31</sup> Jádrem neshody mezi Auto\*matem a Pavlem Bémem při organizování prvního uzavření nábřeží bylo, že si na to Bém místo zapojení svépomoci aktivistů najal profesionální organizátorskou agenturu, která pro tuto příležitost připravila zábavní program.

Spíše než o anti-konzum se zde jedná o jakýsi alternativní konzum. Teoretickou reflexi alternativního konzumu nabízí například Kate Soper (2007). Pod pojmem alternativní hédonismus Soper teoretizuje občanskou dimenzi odmítavého přístupu ke konzumnímu životu. Konzumní život je podle Soper problematický nejen způsoby, jakými se benefity spotřeby negují skrze externality, které způsobují, ale také tím, že uzavírá dveře k alternativním požitkům a zadostiučiněním. Dovolím si citovat Soper obsáhle:

*Pod pojmem alternativní hédonismus odkazují k motivům pro změnu konzumního chování lidí, které jsou odvozeny z negativních prožitků plynoucích z vysokorychlostního, prací dominovaného a materialistického životního stylu, a které jsou zároveň odvozeny z dojmu, že důležité zdroje uspokojení a zadostiučinění jsou v důsledku tohoto životního stylu ztraceny. Alternativní hédonismus tedy odkazuje ke způsobům, kterými samotná zkušenost moderní spotřeby může vést k přehodnocení koncepce ‚dobrého života‘ při vzetí v úvahu jejich méně přívětivých vedlejších dopadů (hluk, znečištění, riziko, stres, zdravotní dopady, mrhání nebo třeba setrvávání v neestetickém prostředí). Jedná se o reakci, která je částečně zakotvena v altruistické starosti o globální ekologické a sociální dopady konzumerismu, ale zároveň reflektuje proměněné – či proměňující se – pojetí soukromých zájmů. V rámci této koncepce jednotlivec při svém jednání bere v úvahu kolektivní dopady agregovaných instancí konzumního jednání pro konzumenty samotné, a zařizuje se tak, aby nepřispíval k negativním dopadům. Může se jednat například o rozhodnutí dopravovat se na kole nebo pěšky odůvodněné nechtěním přispívat k znečištění, hluku a dopravní zácpě. Hedonistický aspekt této mentality však nespočívá v pokusu vyhnout se či omezit nepříjemné vedlejší důsledky daného typu spotřeby, ale především získat přístup k smyslovým požitkům skrze alternativní spotřebu (Soper 2007, s. 211, překlad ŠF).*

Spíše než na anti-konzum bychom tedy za v této dimenzi cyklistické ideologie měli hledat pokus o ustavení alternativního konzumu, který plyne jednak z reflexivního uchopení vztahu mezi individuálním jednáním a celkem, ale také z alternativní struktury hodnot. Koncept alternativního hédonismu by nás měl upozornit na fakt, že v případě cyklistické ideologie se zdaleka nejedná o stoosmdesátistupňový obrat v hodnotovém zakotvení, jako spíše o přemýšlení hodnotového žebříčku ve světle reflexivního zamýšlení se o vztahu individua a společnosti – svým způsobem tedy o dotažení konvenčních hodnot městské střední třídy do důsledků ve světle nových úhlů pohledu zprostředkovanými prvky pozdně moderní reflexivity.

### **7.1.5 Demokratický urbanismus**

Nezanedbatelnou dimenzí cyklistické ideologie je také důraz na komunitní sebeorganizaci a interakci komunit se „strukturami města“, v rámci které je město řízeno takovým způsobem, který odpovídá požadavkům místních lidí, a také z požadavků místních vychází. Jedná se tedy o nějaký impulz k lokální demokracii, ačkoliv tomuto slovu se cyklističtí lobbyisté vyhýbají stejně úporně, jako slovu politika.

Kulturní centrum DOX nedávno představilo veřejnosti výstavu Modes of Democracy. V rámci této výstavy byly prozkoumávány nové, vznikající formy „demokracie zdola“. Jako jeden z nových směrů

zde byl představen také „demokratický urbanismus“, reprezentovaný snímky městských ulic z ptačí perspektivy, záběry debat lokálních občanů o osudu místního nádraží moderované facilitátory, snímkem cyklisty, reprezentujícího autenticky místního občana, nebo grafikou projektu Copenhagenize.eu (dalšího významného cyklisticko-lobbyistického subjektu), reprezentující ideu vrácení automobilového módu dopravy do proporčního zastoupení v rámci dopravního mixu. Tato koncepce byla reprezentována hesly:

*Vrátit místa zpět lidem, obnovit v lidech důvěru*

*Kreativní vytváření míst – integrace umění a kultury do klíčové myšlenky vytváření míst: vize a tvorba míst s komunitami*

*Taktický urbanismus – přístup zaměřený na město a občana a na budování čtvrtí za použití krátkodobých, nízkonákladových a poměrových intervencí pro dosažení dlouhodobé změny*

*Otevřená samospráva: větší transparentnost, účast a spolupráce na správě věcí veřejných*

*Komunitní předvídání – navrhování s komunitami, nikoliv navrhování pro komunitu*

*Open source – sdílení aplikací bez licencí a copyrightu*

*Peer-to-peer – programování a síťování, v nichž jsou jednotlivé části aplikace distribuovány ke zpracování účastníkům na stejné úrovni*

*Vytváření veřejné vize online – tvůrčí proces vedoucí komunitu ke společným hodnotám a sdílené vizi*

*Iterativní design a iterativní urbanismus – začínáme pomalu, odlehčeně, za použití prototypů a pilotních projektů*

*Participační plánování a design – zahrnutí komunity do procesu (DOX a Anděl 2014)*

Tento politický ‚coming out‘ zprostředkovaný uměleckým projektem Modes of Democracy nám vyjevuje přinejmenším několik prvků demokratického urbanismu, koncepce, kterou prosazují i cyklističtí lobbyisté. Urbanistická koncepce demokracie je inovativní (a zároveň problematická) v tom, že mění jak jednotky politiky a tak ‚skupenství‘ politického subjektu, občana.

Ve výše citovaném úryvku by nás mělo zaujmout následující: jedenkrát se tam vyskytuje občan, dvakrát lid<sup>32</sup>, a pětkrát pojem komunita. Komunita je také novou jednotkou městské politiky ve slovníku cyklistických lobbyistů. Komunita není samozřejmým jevem, musí být založena, udržována, a může být ztracena. Použití pojmu komunita má zajímavé dopady na přístup jednotlivce k politické moci. Pakliže

<sup>32</sup> Pojem „lid“ či anglicky „the people“ je natolik zkompromitovaný komunistickými diktaturami, že je v podstatě nepoužitelný ve vážně míněné debatě o formě demokracie. Tento pojem se proto vyskytuje málo, a když už, tak ve formě lidé, občané; lid rozbitý na atomy.

je politickou jednotkou komunita, ne jednotlivec–občan, není zaručeno, že každý bude mít stejný prostor k započítání svého názoru. V rámci komunity mají zainteresovaní legitimně silnější hlas než ti, kterých se problém týká méně, a informovaní mluví více, než ti kteří se o problém nezajímají. Jedná se tedy o jakousi demokracii *stakeholderů*, těch, kdo mají „želízko v ohni“. Druhou inovací je „skupenství“ občana. Občanem se člověk stává skrze svou zainteresovanost, členstvím v komunitě, a členství plyne z plnění rolí. Do lokálního „demokratického“ dění vstupuje občan v té roli, jakou právě zastává. Je to tedy občan-maminka, občan-řemeslník, občan-důchodce, občan-cestující, občan-návštěvník, občan-cyklista, občan-ekolog, občan-zelinář. Jako občan tedy v rámci této koncepce člověk působí ve své komplexitě, která je genderovaná, třídní, věkem a potřebami podmíněná, aniž by vystupoval ze své mnohovrstevnaté identity a nasazoval abstraktní roli občana-voliče. Z podstaty věci tedy plyne, že člověk může zastávat roli městského občana v různé míře v závislosti na tom, v jakých rolích se ve městě vyskytuje a do jaké míry je angažovaný ve veřejném dění, do jaké míry je členem komunit. Třetí důležitou inovací je proměna celku, v rámci kterého se politika odehrává, přičemž rámcem je „město“ a předmětem politiky je „veřejný prostor“. Zde je na místě zdůraznit, že oba tyto koncepty jsou nesamozřejmé, v jiných koncepcích politiky se nemusí nutně vyskytovat<sup>33</sup>.

Auto\*mat usiluje o zavádění impulzů k vzniku komunit a k zmocnění komunit k produktivnímu fungování (A3). Usiluje o bytí organizací, která moderuje občanskou aktivitu ve městě a pomáhá jí se rozvíjet. To je podle hlavního organizátora smyslem projektu Zažít město jinak.

*Vystoupení a aktivity [v rámci festivalu Zažít město jinak] navštívilo nejméně patnáct tisíc lidí. Hlavní ale je, že desítky spolků a občanských iniciativ začaly samy proměňovat prostor svých ulic a zapojovat své sousedy do místního dění (Auto\*mat 2012, s. 3).*

Účelem akce je, aby se vytvořily sousedské vazby mezi lidmi, vznikly komunity, které následně již bez přispění Auto\*matu vyjednávají své zájmy s magistrátem, radnicemi a jinými aktéry. Podle A3 je Auto\*mat jako stroj, který supluje špatně rozvinuté či neexistující vztahy mezi občanem, komunitou a místní samosprávou. Neaspiruje však na trvalou účast: v ideálním případě se aktéři naučí komunikovat sami, a nebudou již prostředníka potřebovat. Auto\*mat tedy například učí lidi, jakým způsobem mohou organizovat akce ve veřejném prostoru, a učí také úředníky, jak být připraveni na tuto poptávku. Auto\*mat podporuje také vytvoření komunit zainteresovaných občanů v rámci projektu Cyklisté sobě. Tento projekt je podpořen interaktivní mapou, do které mohou účastníci vkládat své návrhy na řešení

---

<sup>33</sup> Zastánci ortodoxního liberalismu by například zřejmě nepřijali ideu města jako organismu, jako přirozeného celku, v rámci kterého je každá funkce vztažena ke všem ostatním. Mohli by snadno kontrovat prohlášením, že město je přinejlepším samosprávná jednotka, právní konstrukt, který ve skutečnosti ošetřuje to, co je agregátem individuálních občanů a jejich majetku.

problémů s dopravní infrastrukturou, a následně za jejich realizaci lobbovat na městských částech. Na úrovni expertního diskurzu vizi participace definuje Auto\*mat následovně:

*Součástí všech připravovaných řešení [...] musí být maximální informování veřejnosti a osvěta [...]. Důležité je také zvyšování míry participace veřejnosti vedoucí i k realizaci místními komunitami navržených projektů až do výše 2% rozpočtu na dopravu a veřejný prostor (Auto\*mat 2014c, s. 21).*

*Až 2% rozpočtu na dopravu a veřejný prostor by měly být věnovány na tzv. participativní projekty – to jsou záměry, které veřejnost nebo místní spolky v konkrétní lokalitě sami předloží. Může jít o dočasné či trvalé intervence do veřejného prostoru, přestavby, menší investice apod. Zároveň je důležité, aby město s těmito návrhy pracovalo a zahájilo místní diskusi. Na základě pozitivních příkladů z praxe (Praha 14, Plánuj Letnou) lze rozšířit metody tzv. komunitního plánování či pozice komunitních koordinátorů, resp. Koordinátorů veřejného prostoru (Auto\*mat 2014c, s. 58).*

Cyklistická lobby se významně hlásí k „demokratickému urbanismu“. Podle slov jednoho z informátorů Auto\*mat vytváří své akce, například Nábřeží žije, za konzultace zainteresovaných komunit. Postoje „členů komunit“ nejsou získávány v procesu hlasování či referendum, ale nejčastěji v procesu moderované diskuse. Jedním z nástrojů konzultace je Auto\*matem hojně užívaný koncept *focus group*. Tento typ konzultace Auto\*mat například využívá v interakci se svými podporovateli a dárci. V rámci každého večírku přátel Auto\*matu probíhají takovéto moderované diskuse. Obdobná diskuse probíhala za přítomnosti členů Auto\*mat na konferenci Institutu pro Plánování a Rozvoje Hl. M. P. Jedná se tedy o propojení moderních manažerských principů s ideou participace veřejnosti na rozhodování<sup>34</sup>.

### 7.1.6 Gender v rámci cyklistické kontroverze

Gender nikdy nepředstavuje jednotlivý problém, ale vine se jako růžové a modré vlákno skrze instituce práce a občanství (Collins 2003, s. 171). Tak tomu je i v případě ideologického podhoubí cyklistických lobbyistů. Genderová rovina cyklistické ideologie je ambivalentní a často rozporná. Nelze ale říci, že by genderová otázka v její agendě byla nepřítomná. Zároveň ani nelze říci, že by zde postoj k otázkám genderu a feminismu měl jednoznačně definovanou a konsensuální podobu.

V rámci pražské cyklistické kauzy se genderová otázka projevuje v několika ohledech, jimž bych se zde rád krátce věnoval. Iniciativa Auto\*mat je důsledně genderově vyvážená. Na rozdíl od úpěnlivě snažících se a kvóty nasazujících politických stran je tým Auto\*mat (jakési exekutivní těleso) v poměru 8/15 osazený ženami<sup>35</sup>. Obdobně jsou i materiály Auto\*matu zdobeny důsledně genderově korektní a

<sup>34</sup> Manažerský „newspeak“ je obecně mezi cyklistickými lobbyisty velmi frekventovaný: výroční zprávy srší pojmy jako „balíček“, „pilotní“, „metodika“ a „školení“ (Auto\*mat 2012, s. 13).

<sup>35</sup> Viz <http://www.auto-mat.cz/o-nas/tym/>, kontrolováno 2. 4. 2015.

vyváženou grafikou (ačkoliv dle dotazované zodpovědné osoby v Auto\*matu se jedná spíš o „samozřejmost“ než o pokus o feministické tažení).



Obrázek 7: Genderová korektnost v rámci vizuálů Auto\*matu. Zdroj: Výroční zpráva 2008 (pozn.: jedná se o koláž – v rámci dokumentu se obrázek cyklisty a cyklistky nevyskytují na stejné straně). Identická grafika, kde však již cyklisté jsou bok po boku, se vyskytuje na plakátu Velké jarní cyklojízdy 2008.

Dalším genderově relevantním fenoménem je důraz, jaký cyklistická lobby, zde konkrétně Auto\*mat, klade na témata, které konvenčně spadají do „ženské domény“. Mezi tyto patří například péče (o město, o seniory, o prostředí), důraz na děti, jejich výchovu a jejich bezpečí. Lze sem zařadit také důraz na módu a styl, farmářské trhy, bazary a zdravou výživu (eko-bio-fair trade). Jedním z tradičních spojenců Auto\*matu je sdružení Pražské matky, přičemž projektové zaměření těchto dvou organizací vykazuje významné překryvy.

Ač se cyklistické hnutí v žádném ohledu explicitně nespojuje s feministickým hnutím, boj proti šovinistickým artefaktům spadá do jeho působnosti. Mezi tyto spadá příklad městské radnice, doména bílých heterosexuálních mužů v oblecích, nebo automobil ve své hyper-maskulinní podobě (reprezentováno tuningovým srazem ve filmu Auto\*mat, příklady „road rage“ v magazínu CarBusters). Oproti automobilu je kolo diskurzivně konstruováno jako ekvalizující dopravní prostředek, otevřený menšinám, artefakt sdílný, pečující, komunitotvorný.

Proti přítomnosti feministického myšlení v rámci cyklistické ideologie naopak svědčí explicitní vyvrácení této teze jak v rámci formálních rozhovorů, tak v rámci neformálních událostí cyklistické lobby, kde byli různí účastníci akcí – ženy i muži – s touto otázkou konfrontováni. Ačkoliv se většina dotázaných členů a příznivců Auto\*matu od feministického myšlení nedistancuje, nepovažuje ho v žádném ohledu za součást své agendy. Proti přítomnosti feministického myšlení v rámci kontroverze mluví také následující dva fenomény. Zaprvé je třeba poznamenat, že navzdory diskurzivnímu



rámování kola cyklistickými lobbyisty je statisticky větší podíl městských cyklistů-mužů. Městská cyklistika se často pojí s vypjatou verzí nezlomné maskulinity, jak je tomu v případě cyklistických messengerů, kteří se nebojácně vrhají do víru městské dopravy za obživou. Pražských cyklojízď pořídaných v zimním období se taktéž účastní prakticky výhradně muži. Městská cyklistická kultura má tedy určitý machistický rozměr v rámci kterého zaujímá své místo problematický (a Auto\*matem upozadovaný) narativ fyzické síly a nezničitelnosti v kontextu nepřátelských podmínek. Zadruhé je zajímavé konstatovat, že se cyklistická lobby v minulosti dostala pod palbu feministické kritiky. Klip Auto\*matu „Šlapej taky“ propagující akci Do práce na kole byl například nominován na anti-cenu v rámci feministické kampaně Sexistické prasátečko (Auto\*mat 2014d, s. 5). Jeden z hlavních partnerů Auto\*matu, výrobce kol Kellys, na svých stránkách zase zveřejňuje kalendář, v němž dělají pozadí nejnovějším modelům kol (polo)nahé modelky v sugestivních pozicích<sup>36</sup>.

Existence genderové otázky v rámci cyklistické ideologie je tedy ambivalentní. Spíše než o prezentaci feministické myšlenky zde snad jde o starost o otázky tradičně spadající do domény žen společně s prezentací reformní maskulinity (reprezentované „hipsterem“ na růžovém kole pražského projektu ReKola<sup>37</sup>). Tento jev samozřejmě nemohl uniknout kritikům cyklistických lobbyistů, kteří ve svých komentářích narážejí na zženštilou povahu „pumpičkářů“<sup>38</sup>. Otázka genderové rovnosti, spravedlnosti a vyváženosti v cyklistické ideologii objevuje spíše derivativně, a to jako součást obecného tažení za podporu „mnohosti identit“, jednoho z nejvýznamnějších rozměrů cyklistické ideologie (o tomto později).

I literatura naznačuje, že gender je relevantní stránkou v rámci cyklistických hnutí. Zatímco Rosen (2004, s. 12–14) konstatuje problematické praktiky vytváření genderové distinkce v konstrukci kol, Horton (2006, s. 45) pozoruje, že technologie kola v rámci environmentalistické agendy není obzvláště genderovaná. Z výše uvedeného lze vyvodit, že genderové téma v rámci cyklistické kontroverze má specifickou dynamiku, která se do jisté míry rozchází s mainstreamovou cyklistickou kulturou.

### 7.1.7 Sociálně-třídní konotace cyklistické ideologie

Obdobně jako gender, i třídní vztahy se táhnou společenskými kauzami jako několik linek, a obdobně jako genderové vztahy i vztahy třídní mají tendenci nabírat na signifikanci v neočekávaných kontextech.

<sup>36</sup> Viz <http://www.duomedia.sk/projekty/kellys-calendar-2013/>.

<sup>37</sup> Diskuse hipster maskulinity např. zde: <http://thesocietypages.org/feminist/2014/07/31/bacon-beards-and-beer-feminist-reflections-on-hipster-masculinity/>

<sup>38</sup> Případně rovnou na jejich pochybnou sexualitu. Je ale otázka, zda se jedná o kritiku specifickou pro cyklistickou kontroverzi, či zda je to univerzální internetem zprostředkovaných názorových přestřelek.

Stejně v případě genderu je i třídní dynamika v ideologii cyklistických lobbyistů rozporná a mnohvrstevnatá, avšak nepochybně přítomná.

Autoři konstatují, že cyklistika měla napříč svou historií důležité statusové přesahy. V době svých počátků byla spojena s elitními cyklistickými kluby a byla výsadou vyšší společnosti. V jiné historické době se bicykl zase ocitl ve zcela jiném kontextu. Stal se symbolem pracující třídy cestující mezi domovem a továrnou. V tomto kontextu byl i politizován socialistickými hnutími – kolo se ustavilo jako důležitá „socialistická materialita“ (viz kapitola 5.2.2). V průběhu 20. století byl bicykl vytlačen na hranici marginality automobilem (viz Aldred a Golbuff 2011). Na konci 20. století se bicykl v městském prostředí opět vynořil jako důležitá materialita, tentokrát však jako nástroj trávení volného času městské střední třídy. Můžeme tedy konstatovat, že sociálně stratifikační trajektorie byla bouřlivá, přičemž došlo k vytvoření řady kulturních odkazů k jednotlivým pozicím kola. I v dnešním kontextu je sociálně statusová identifikace kola komplexní. Autoři poznamenávají, že bicykl je obecně dostupný – není spojen s vysokými vstupními a provozními náklady (viz např. Horton 2006). Zároveň však konstatují, že jeho užití je typické v centrálních částech města, zpravidla studenty a profesionály. Tlak na zavedení cyklistické infrastruktury je asociován se zpříjemňováním, zdokonalováním a zkulturováním městských čtvrtí, ale zároveň je zpravidla symptomem gentrifikace. Urry (2000, s. 137) konstatuje, že *„život bez auta se stal významnou životní volnou pro environmentalisty a úzkou kosmopolitní elitu, která si může dovolit žít v drahých gentrifikovaných centrech měst“*.

Díky této několikarozměrné třídní asociaci se bicykl ve své historické komplexitě stává zdrojem významů, které lze selektivně mobilizovat k ucházení se o přízeň různých společenských skupin. Symbol bicyklu se tak stává symbolem rovnostářství, všeobecného přístupu a rovných příležitostí – jeden z argumentů často vynášených cyklistickými lobbyisty je finanční dostupnost tohoto dopravního prostředku, který zajišťuje jeho inkluzivitu. Zároveň je však asociován s kratochvílí městské střední třídy, a skrze umné diskurzivní manipulace cyklistických lobbyistů také s módou, kavárenskou kulturou, kulturou a uměním obecně, tedy fenomény, které jsou nejvíce blízké právě bohatší městské populaci, třídě manažerů, symbolických analytiků, umělců a studentů apod.<sup>39</sup>.

Ačkoliv tento rozměr je ignorován či upozadován v materiálech pražských cyklistických lobbyistů v rámci psaného slova, je identifikovatelný v různých vizuálech. Auto\*mat například s oblibou ve svých materiálech pracuje s estetikou sídliště, čímž zdůrazňuje své skromné a svým způsobem anti-elitářské ukotvení.

---

<sup>39</sup> Bohatství koncipujeme jako přístup ke kapitálu, ať už finančnímu, symbolickému, kulturnímu či sociálnímu.



Obrázek 8: Estetika sídliště v propagaci projektu Zažít město jinak.



Obrázek 9: Čekání na zelenou: vysokou kulturu do městské reality – intervence iniciativy Auto\*mat, která hravě zapojuje třídní rozměr (foto: Jan Kalivoda, zdroj: flickr.com).

Symbolika sociální třídy/vrstvy v rámci cyklistické ideologie je zřetelně přítomná. Cyklistickým lobbyistům se skrze selektivní (sluší se dodat, že hravě) zvýrazňování a upořádování elementů představených v této dimenzi otevírá cesta k oslovení rozličných segmentů městské střední třídy (viz závěrečná kapitola).

### 7.1.8 Multiplicita identit v cyklistické ideologii

Jedním z nejdůležitějších rozměrů cyklistické ideologie je diskurzivní rámování kola jako symbolu mnohosti, pestrosti a multiplicity. Obzvláště ve vizuálních materiálech je bicykl stavěn jako spojovací článek mezi všemi občany bez rozdílu věku, pohlaví a sociálního statusu.

Toto rámování není specifické pro pražskou cyklistickou kontroverzi. Vyskytuje se i v jejím globálním rezervoáru významů. Nejlépe je toto viditelné na fenoménu *Critical Mass*. *Critical Mass* je koncipován jako oslava jinakosti, pestrosti a tvořivosti. Samotné zhmotnění se pelotonu cyklistů na městských silnicích je symbolem subverze: prchavé zhmotnění světa, který není, ale mohl by být.



Obrázek 10: Multiplicita: městské (cyklo)identity v materiálech Auto\*matu [Auto\*mat 2013] (Obrázek je koláž – jednotlivé prvky grafiky se nevyskytují pohromadě). Na obrázku nacházíme větší počet cyklistů spadajících do různých demografických skupin, množství dětí a maminek, prostředky veřejné dopravy a odkazy k městské přírodě – zvířata a zeleň.

V rámci pražské cyklistické kontroverze je multiplicita městských identit klíčovým rozměrem. Cyklističtí lobbyisté usilují o ustavení kola jako symbolu multiplicity skrze diskurzivní práci. Bicykl, skrze svoje historické a subkulturní asociace skutečně má potenciál odkazovat k jinakosti: skrze svou přirozenou pozici non-konformní alternativy je dobře postaven k reprezentaci všeho jiného, co nespadá do mainstreamového životního stylu.





Obrázek 11: Pětikolo – velmi oblíbený grafický prvek reklamních materiálů Auto\*matu. Na obrázku je muž v obleku, mladá žena, starší muž v obleku, postarší paní se síťovkou a zedník. Všichni „v tom jedou spolu“, konstituují tým. Na pozadí je křižovatka a nepříliš utěšená sídlištní scéna.

Je tu ale problém: ukazuje se, že cyklo-doprava – ač cnostná (viz cyklistické občanství, kapitola 5.3) – je poměrně exkluzivní forma dopravy, která přirozeně vylučuje různé menšiny. Tímto paradoxem se zabývají Green et al. (2012). Autoři konstatují, že ačkoliv je bicykl rámován jako mravně relevantní způsob dopravy, tento způsob vylučuje různé vrstvy v závislosti na bydlišti, věku a fyzické zdatnosti, ale také náboženské a etnické minority či lidi, kteří se potřebují dopravovat společně (např. rodiny):

*Jak poznamenal Urry (...), doprava zahrnuje tělesné přesunování se, v rámci kterého dochází k setkávání „nedokonalých, křehkých, věkem poznamenaných, genderově a rasově specifických těl, ... která naráží na jiná těla stejně jako na další objekty ukotvené ve fyzickém světě zprostředkované různorodým smyslovým vnímáním“. (...) Je zřejmé, že některá těla mají větší potenciál stávat se občanem-cestujícím než jiná. (...) [N]ezávislost' bicyklu je umožněná skrze nezanedbatelné množství „práce“ vykonané k přetvoření bicyklu v prostředek autonomní mobility. Z toho plyne, že výsledek tohoto úsilí může být snáze dostupný některým sociálním tělům než jiným. (...) Hybrid těla a stroje, který je předpokládán v ideálu auto-mobilního cyklisty není ani dosažitelný, ani žádoucí pro všechny (Green et al. 2012, s. 286–287, překlad ŠF).*

Tento paradox lze přejít konstatováním, že cyklo-doprava sama o sobě inkluzivní není, ale město, které generuje – město přátelské, město krátkých vzdáleností, město s méně auty, město respektující lidský rozměr – inkluzivní je. Toto je však třeba docenit jako moment, kdy se samotný bicykl stává cyklistické ideologii na obtíž. Tento problém cyklističtí lobbyisté řeší dvěma způsoby. První strategií je diskursivní práce se symbolem bicyklu, která směřuje k upozadění tohoto rozporu. Druhou strategií je udržovat si od symbolu bicyklu rozumný odstup. Cyklistická lobby využívá obě tyto strategie.

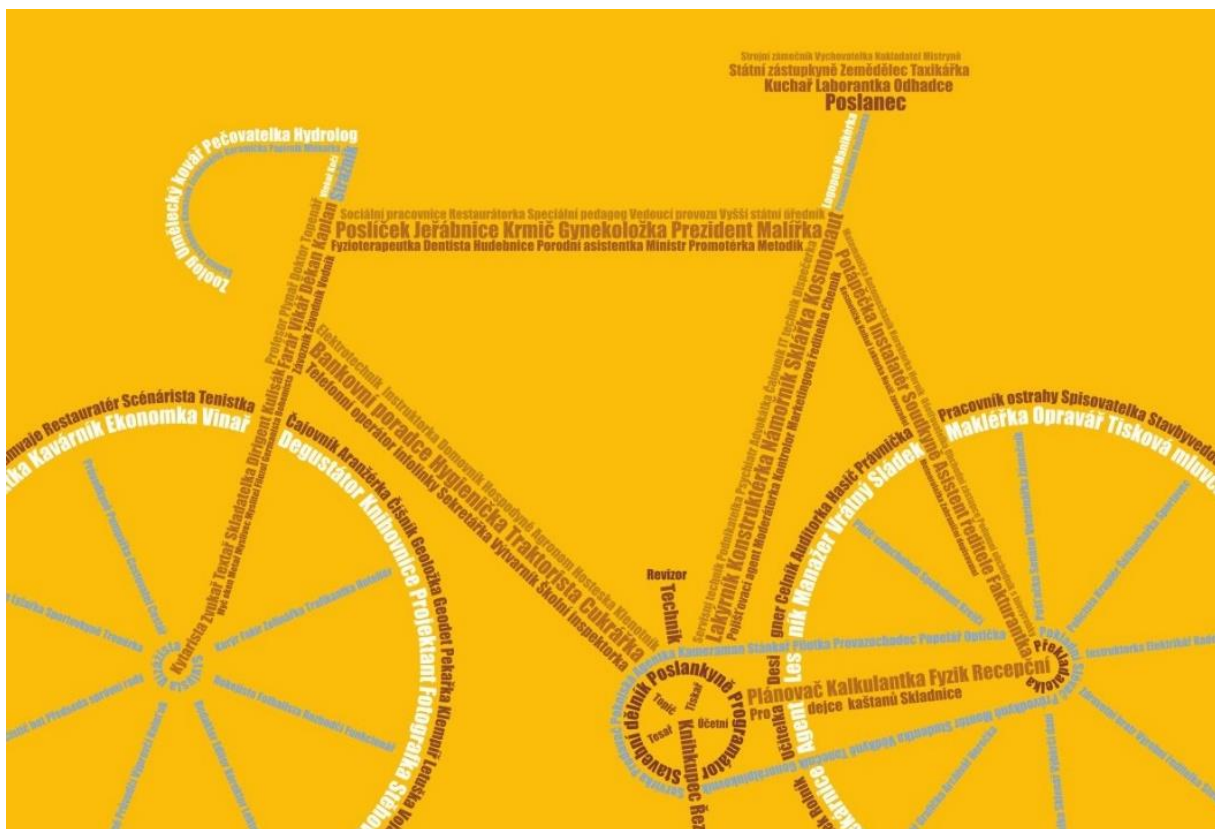
První strategie je viditelná v představených dvou obrazech; spočívá například v portrétování starších lidí-městských cyklistů (dědeček s hůlkou jede na kole). Druhá strategie spočívá v náročném balancování mezi přisvojováním si symbolu kola a zároveň udržováním si příslušné distance od něho. Při představování činnosti iniciativy Auto\*mat její členové v různých rozhovorech i v propagačních materiálech uvádějí tak, že se zde bicykl buď vůbec nevyskytuje, nebo se zde vyskytuje jen jako malá část agendy. Aktivity spojené s cyklo-advokací se snaží držet si od těla (Auto\*mat se například vzdal organizace tzv. malých cyklojízdy, cyklistickou agendu přesunuje na semi-autonomní projekty Prahou na kole a Cyklisté sobě). Jeden z informátorů (A1) upozorňuje na to, že v logu organizace Auto\*mat se nenachází cyklista, ale *panáček*, demograficky nedefinovaný člověk, znepokojený občan. Další informátor (A4) konstatoval, že Auto\*mat se dlouhodobě potýká s nálepkou „cyklističtí aktivisté“, a nedaří se mu dostatečně zdůraznit svou práci na projektech, které s cyklistikou (přímo) nesouvisí (např. Zažít město jinak, Nábřeží žije a watchdogové aktivity).

Multiplicita identit je klíčovým rozměrem cyklistické ideologie, který se prolíná do všech dalších rozměrů. Je to právě závazek k multiplicitě, který primárně podkládá odpor k automobilové monokultuře. V rámci tohoto rozměru je hájen prostor pro spontánní organizaci směrem k novým tvarům proti utlačivým strukturám a trvalým formám. Multiplicita je pojímána jako bezbariérovost – je to tažení za otevření města identitám, které byly zahrnuty do vnitřních traktů sídlištních komplexů: dětí, starých, postižených, či prostě všemožně jinakých. Tento rozměr neuniká kritikům cyklistické lobby. Cyklojízdy ztotožňují s *gay pride* a upozorňují na pokusy „menšin“ tyranizovat „většinu“<sup>40</sup>.

V souvislosti s multiplicitou je zajímavé zmínit ještě jeden aspekt: proměnlivost městských identit. Informátoři často odkazovali na fakt, že lidé ve městě mají mnohovrstevnaté identity: jsou to pejskař, maminka, manažer, cyklista, chodec, taxikář, poslíček, pečovatelka atd. Městští občané také identity často mění jako kabáty: jednou motorista, podruhé cyklista. Auto\*mat, podle informátora A3, chce tyto městské identity respektovat, a chce umožnit lidem svou identitu ve městě co nejplněji realizovat. Jinými slovy, podle A3 Auto\*mat bere v úvahu identity městských občanů a usiluje o zapojení těchto identit do procesu politické deliberace v celé jejich plasticitě.

---

<sup>40</sup> Auto\*mat ve spojení s homosexuály - Články D-FENS: „Pussy\*machine“ a „Auto\*Mat revealed“ (<http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2011022001> a <http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2010092601>). Auto\*mat a protekce menšin – Články D-FENS: „Odboráři, přijedte na protesty do Prahy na kole“ (<http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2012032508>).



Obrázek 12: Městské kolo složené z identit; promo materiál Auto\*matu na akci Do práce na kole 2011

## 7.2 Spojenci cyklistické lobby

Výše byly uvedeny některé významné dimenze cyklistické ideologie, přičemž cyklistická ideologie je koncipovaná jako ideové podhoubí, které je společným výtvozem lokálních instancí cyklo-lobbyistických skupin a sociálních hnutí a transnacionálních repositářů významů asociovaných se symbolem a technologií kola zprostředkovaných různými organizacemi a institucemi. Nyní bych rád přistoupil k mapování spojenců cyklistické lobby, jak lokálních, tak transnacionálních, kteří jedním nebo druhým způsobem vstupují do partnerství s cyklistickou kauzou, aktivně nebo pasivně se tak stávají součástí cyklistické kontroverze a podílejí se na tvoření obsahů cyklistické ideologie i na tvorbě jejího strukturálního zázemí.

Je třeba opět zdůraznit, že rozdělení na obsahy, spojení a nástroje je čistě pracovní<sup>41</sup>. DIY je například dimenzí cyklistické ideologie, a tedy obsahem. Zároveň však existence DIY v cyklistické ideologii připoutává k cyklistické kontroverzi množinu organizací, sociálních hnutí a médií, které jsou zase členy sítě DIY. Tito aktéři mají nároky – za své spojení vyžadují více či méně důsledné dodržování principů či afiliaci s hodnotami, které jsou pro ně centrální. Vnesením nějakého obsahu/aktéra do kontroverze

<sup>41</sup> Rozhodnutí je motivované spíše dobrým plynutím textu než přesvědčením, že zde existuje nějaký pevný bod, který by nám umožnil házet entity na jednu či druhou hromadu. V rámci ANT nedává valného smyslu odlišovat aktivní a jednající aktéry od pasivních objektů. I věci mohou v rámci ANT jednat, a také jednat.

vzniká tenze: aktér má nároky, různé obsahy nejsou kompatibilní s jinými obsahy. Pakliže se nároky aktéra/nekompabilitu obsahu nepodaří uspokojit, vzniká konflikt, ruptura. Tento konflikt v rámci cyklistické kontroverze například vzniká v otázce feminismu: vzhledem k přihlášení se k některým feministickým principům ze strany cyklistických lobbyistů a tedy k pokusu o vytěžení politického kapitálu, který je zde obsažen, bylo například Auto\*matu měřeno obzvláště přísným metrem, když se zapletl do „skandálu“ týkajícího se sexismu v reklamě.

Jak bylo řečeno, cyklistická kontroverze existuje v rámci transnacionální cyklisticko-lobbyistické sítě. Teorie sociálních hnutí si pro tento fenomén vytvořila pojem *transnational advocacy network* neboli transnacionální advokační sítě (TAS) (Armbruster-Sandoval 2005; Císař 2005; Keck a Sikkink 1998).

*Koncept TAS popisuje sítě politických aktivistů a jejich organizací, které se formují transnacionálně kolem určitého politického problému. Tito aktéři se vyznačují především tím, že se formují v takových politických oblastech, které charakterizuje vysoký normativní obsah [...]. Identita takto tvořené sítě je stmelena na základě určité zásadové myšlenky, kterou komponenty sítě sdílejí. Jednání TAS se proto vymyká úzce racionalisticky chápané koncepci zájmových skupin [...], které prosazují materiální zájem určité konkrétní sociální skupiny, jejíž členové se na aktivitách dané organizace přímo účastní (například odborové organizace) (Císař 2005, s. 95).*

Podle Armbruster-Sandoval (2005, s. 466) TAS dosahují svých cílů pomocí čtyř typů aktivity: informační politiky, symbolické politiky, nátlakové politiky a skrze politiky zodpovídání se (*accountability*). Informační politika spočívá v šíření faktů respektive produkci expertního vědění. Symbolická politika se týká rámování (viz Snow et al. 1986) a vysvětlování komplexních problémů skrze symboly – obrazy, plakáty, happeningy atd. Nátlaková politika je způsobem ovlivňování mocných aktérů skrze morální argumenty. Politika zodpovídání zdůrazňuje deficit legitimacy a rozpory v závazcích a jednání aktéra, na něž TAS cílí, a to například důslednou analýzou jeho pravidel či deklarací.

*V protikladu k sítím NGOs mají tyto elektronickou komunikací prostředkované sítě interpersonální charakter a jsou polycentrické. Chybí jim jednotné koordinační centrum i formalizovaná organizační struktura. Namísto konstrukce kolektivní identity jim jde o zahrnutí různosti – vytvářejí sítě „slabých vazeb“, které sice jednotlivce efektivně propojují s druhými, ale na druhé straně je neintegrují pod jednotnou organizační nálepkou ani nevyžadují silnou vnitřní identifikaci s takto vytvořenou strukturou [...]. S tím souvisí také nečlenský charakter takto utvořených sítí – účastníci se nestávají jejich členy, ale vstupují do nich a vystupují z nich. Strategický repertoár takových sítí není založen na kampaních, ale na celoročním „protestním kalendáři“, který je sítí sdílen (Císař 2005, s. 96–97).*

Sítí cyklistické kontroverze je plastická a proměnlivá. Spojenci vstupují a vystupují, různé významy jsou vynalézány a inkorporovány zatímco jiné významy se propadají do zapomnění. Různé dominantní organizace v rámci kontroverze mají různý vliv na směr jejího rozvoje, rozšiřování či zužování; mají tedy různě silné slovo při definování rámce. Přitom vznikají konflikty, schizmata apod. Sítí cyklistické



kontroverze je také ovlivněna jazykem: angličtina má v této kauze dominantní roli, přičemž obsahy se překládají z a do lokálních jazyků<sup>42</sup>. Síť cyklistické kontroverze funguje jako repositář a zpracovávací mechanismus významů a nástrojů: v jejím rámci se ustavuje konsensus o smyslu jednotlivých praktik a rozvíjí se akční repertoár. Zde vzniká páteřní vědění, na které mohou jednotliví členové kdykoliv odkázat (například tlačit na pražské radní zařazením Prahy v „hierarchii cykloměst“, která je společným výdobytkem aktérů, zapojených do sítě). V rámci této sítě kolují mediální produkty – brožury, videa a filmy, grafiky a ilustrace – v jejichž rámci jsou předávány standardizované příběhy, tropy a klišé.

Jako příklad sdílení akčních repertoárů a symbolů v rámci TAS lze například uvést fenomén zdvihání kol nad hlavu na konci cyklojízdy, který představuje oslavu kolektivní síly. Typický je obraz cyklisty jako anděla: tento obraz se objevuje na plakátu cyklojízdy a nacházíme ho ve filmu *Auto\*mat*. Zároveň se tento motiv objevuje například na přebalu Carlssonovy knihy o fenoménu *Critical Mass* (2012). Formát akce do práce na kole je převzat ze zahraničí. Stejně tak akce *Nábřeží žije* či *Zažij město jinak* do jisté míry odpovídají formátu *Reclaim the Streets*. Množina obsahů cirkulujících v rámci cyklistické kontroverze představuje zdroj: zdroj legitimacy, zdroj diskursivních nástrojů, zdroj akčních repertoárů. Tento celek je „open-source“ a „freeware“. Kdokoliv z něj může brát, konzumovat a kopírovat. Kdokoliv do něj může také přispívat, je-li zběhlý v práci s gramatikou daného obsahu. Popsat strukturu sítě světové cyklistické kontroverze dalekosáhle přesahuje obsah této práce. Pro účely tohoto textu se proto zaměřím na několik důležitých pilířů, ve vsí obecnosti, a pokusím se ilustrovat fungování této sítě z pohledu její pražské instance.

### 7.2.1 Akademici a ideologové

Mezi důležité spojence cyklistické kauzy a přispěvatele do celku cyklistické ideologie patří akademický diskurz. V metodologické části této práce bylo uvedeno, že pozice sociologa při zkoumání cyklistické kontroverze je problematická. Sociolog zkoumající cyklistickou kontroverzi je jen jedním z mnoha (konkurenčních) sociologů, pohybujících se v terénu. Zadruhé se sociolog zkoumající cyklistickou kontroverzi stává neoddělitelnou součástí cyklistické kontroverze samotné. K prvnímu bodu se sluší dodat, že rozlišení cyklistický lobbyista vs. expert/akademik/výzkumník je velmi vratké. Ukazuje se, že cyklistická kontroverze je z různých důvodů přitažlivá pro sociální vědce, vtáhla do sebe tedy řadu sociologů, sociálních teoretiků a ideologů (ideologie a vědění je zde možné pojímat jako synonyma; relevantní akademici jsou zpravidla ideology a *vice versa*). Většina světového výzkumu týkajícího se cyklistické kontroverze je vytvářena jejími otevřenými sympatizanty (např. Rachel Aldred) či cyklistickými lobbyisty samotnými. Zach Furness, v této práci hojně citovaný, je zároveň akademikem i

---

<sup>42</sup> Záznam o historii pražských cyklojízdy napsaný předním českým cyklistickým lobbyistou a členem *Auto\*matu* se dostal na stránky knihy *Shift Happens: Critical Mass at 20*. Je psaný anglicky.

cyklistickým lobbyistou. Historik a akademik Chris Carlsson, taktéž citovaný v této práci, je zároveň jedním ze „zakladatelů“ tradice *Critical Mass*. Tento případ tedy velmi přesvědčivě demonstruje křehkost hranice mezi politikou a vědou. Je tedy paradoxem, že akademici analyzující cyklistickou kontroverzi (či teoretici relevantní pro její výzkum) i cyklističtí lobbyisté často při vyvozování svých závěrů odkazují ke stejným myšlenkovým zdrojům; sociálně teoretické práce Guye Deborda, Henriho Lefebvra či Ivana Illicha například informují jak akademický diskurz, tak diskurz cyklistických lobbyistů<sup>43</sup>.

Cyklističtí lobbyisté ve své vlastní praxi se věnují sociologické a sociálně teoretické práci. Snaží se uchopit akty jednotlivců (např. jízda autem do práce) a vztáhnout je k fungování celku, společnosti. Jejich prací je předvídat pozitivní či negativní dopady sociálních a fyzických struktur (např. kultury automobility či fyzické stavby tunelu Blanka) a vyvodit z nich návody pro společné jednání. K tomuto používají vědeckých či kvazi-vědeckých metod (dotazníkové šetření, interview, monitoring mediálního diskurzu, konzultace s odborníky, sběr a analýza dat o průjezdech kol, sběr a dat týkajících se znečištění, hluku atd.).

Skvělým příkladem spojenectví cyklistického aktivismu a sociologického vědění je samotné pojmenování formátu masové cyklojízdy: *Critical Mass*. Pojem *Critical Mass* odkazuje k sociálně-vědnímu konceptu bodu zlomu, který uvedl do oběhu teoretik sociálních hnutí Russell Hardin ve své knize *Collective Action* (1982). Definitivně ho zpopularizoval ve své knize *Bod zlomu* Malcolm Gladwell (2000). Obsahem tohoto konceptu je, že jakmile se naakumuluje dostatečné množství lidí k děláni něčeho, co je obecně považováno za excentrické, dojde k jakémusi přehoupnutí se, a z dané aktivity se stane fenomén. Jedná se o kritický okamžik, ve kterém se z určitého sociálního, kulturního či případně jiného jevu stane jev s charakterem epidemie (viz kapitola 5.2.3). Tento sociologický popis podkládá motivace organizátorů cyklojízdy, kteří se tak – informováni sociálně-vědní expertízou, již berou za bernou minci – zvou cyklisty do ulic. V argumentaci o kladném dopadu normalizace cyklistického životního stylu na společnost (což je sociologický rámec argumentace sám o sobě) používají cyklističtí lobbyisté celou řadu dílčích sociologických teorií.

Mezi akademické spojence cyklistické lobby lze nepochybně zařadit i architekty a urbanisty a organizace (think tanky), které urbanistické a architektonické vědění shromažďují a vyvádějí z něj doporučení pro orgány veřejné správy. V pražském kontextu lze například mluvit o urbanistickém

---

<sup>43</sup> John Urry, ve své knize *Sociology beyond Societies* (2000), ve které rozvíjí agendu sociologie po implozi konceptu společnosti, čerpá z Lefebvra klíčovou inspiraci. Furness (2010, s. 47–77) přesvědčivě dokazuje, že Lefebvrova kritická filozofie se stala součástí konceptuální výbavy globálního cyklistického hnutí. Odkazy k Lefebvrovi nacházíme také v „novém urbanismu“, který významně informuje expertízu cyklistických lobbyistů.

poradním orgánu Institutu pro plánování a rozvoj Prahy (IPR)<sup>44</sup>, Metropolitní ozvučné desce<sup>45</sup>, populárním urbanistovi Adamovi Gebrianovi či o urbanistickém festivalu ReSite. Šéf pražského festivalu ReSite a architekt Osamu Okamura vyjádřil podporu Auto\*matu následovně:

*Když člověk jede v autě, v té své bublině, ulitě, vlastně si jako šnek veze s sebou ten svůj kousek domova, svůj komfort. Má velice malou interakci s okolím, které může vnímat až jako cizí, nepřátelské. Úplně jiné to je, když jedete na kole nebo jdete pěšky. Když se cyklisti potkají na křižovatce, usmějí se na sebe, prohodí pár slov, kdežto řidiči si často maximálně vynadají. Cyklistika směřuje k stírání rozdílů mezi lidmi, mezi příjmovými skupinami, směřuje k otevřené komunikaci. Není to jen projekt dopravní, ale sociální a ekonomický, protože se najednou můžete po městě levně a svobodně pohybovat. A zanedbatelný není ani aspekt zdravotní. Češi mají jeden z největších problémů s obezitou v Evropě a já vůbec nechápu, proč se o cyklistiku více nezasazuje ministerstvo zdravotnictví (Auto\*mat 2013c, s. 26).*

Akademické a kvazi-akademické struktury jsou pro cyklistickou kauzu nesmírně důležité minimálně ve třech ohledech. Zaprvé dodávají legitimitu – umožňují cyklistickým lobbyistům zaštitit se fakty produkovanými v jejich rámci. Zadruhé přispívají cennými pojmy a ideologickými komponentami, které cyklističtí lobbyisté mohou použít ve svém snažení. Cyklističtí lobbyisté si například mohou vypůjčit Lefebvrův slogan „právo na město“. K dispozici jsou urbanistické *buzzwords* jako jsou „udržitelné komunity“ či „veřejný prostor“, a také diagnózy selhání, například pojem „sídelní kaše“ (srov. Auto\*mat 2014c, s. 14; Hnilička 2012). Zatřetí pak akademické a kvazi-akademické struktury uschopňují cirkulaci vědění, sdílení úspěšných praktik a modelů fungování<sup>46</sup>. Obdobně jako jiná média cyklistické kontroverze zajišťují akademické struktury účinnou komunikační platformu.

## 7.2.2 Geopolitičtí spojenci – vlády, města a struktury světové governance

Cyklistická lobby si nachází své spojence i na úrovni mezinárodní politiky. Cyklistická lobby se napojuje na ‚zelený konsensus‘, který se vytvořil v důsledku interakce environmentálních a jiných vědců se světovými politiky, díky čemuž se jí otevírá přístup k cenným zdrojům – zdrojům legitimacy i financí – a zároveň se jí tak otevírá přístup k celé řadě dalších spojenců.

V důsledku vstupování environmentální kritiky ze strany vědců zkoumajících globální oteplování do světové politiky vznikl jakýsi ‚zelený konsensus‘ – konsensus, jehož obsahem je konstatování, že způsob, jakým státy dosahují ekonomického růstu má vážné environmentální následky. Existuje zde konsensus, že rozvojové země již nemohou následovat trajektorii nyní rozvinutých zemí, aniž by

<sup>44</sup> <http://www.iprpraha.cz/>

<sup>45</sup> <http://www.ozvucnadeska.cz/>

<sup>46</sup> Dobrým příkladem je opět knihy *Shift Happens: Critical Mass at 20*. Tato kniha je editovaná ‚cyklistickým akademikem‘ Chrissem Carlssonem a sestává se z portrétů lokálních podob *Critical Mass* popsané akademiky i aktivisty. Stává se tak nejen komunikační platformou, ale zároveň také analytickým nástrojem.

přetížili ekosystém planety Země, způsobili fatální environmentální dopady včetně radikální změny klimatu. Vědecký konsensus označuje zvyšující se hladinu vypouštění emisí oxidu uhličitého do ovzduší za příčinu globálního oteplování, přičemž vědci konstatují, že oteplení o více než 2 stupně celsia povede k nevratným změnám klimatických podmínek na zemi. Experti na zdraví populace obdobně konstatují, že životní styl, který je typický pro rozvinuté země, způsobuje řadu „civilizačních chorob“ a vede k nezanedbatelným problémům týkajících se zdraví populace. „Epidemie obezity“ například představuje jednu z předních hrozeb západního světa, přičemž „sedavý životní styl“ a „závislost na automobilové dopravě“ jsou identifikovány zdravotními experty jako důležité negativní faktory. I další oblasti globálního vědecko-politického spletnice obdobně vynášejí argumenty pro změnu statu quo směrem k udržitelnějšímu rozvoji a reformovanému životnímu stylu populací.

Aniž bychom zde zkoumali věrohodnost argumentů klimatologů, expertů na veřejné zdraví a dalších kritiků statu quo, je možné konstatovat, že tato kritika je do určité míry internalizována orgány světové governance – státy a vládami, mezinárodními organizacemi atd. Vznikla řada deklarácí, které označují „udržitelný rozvoj“ za žádoucí směr, požadují řešení světové závislosti na fosilních palivech a zavazují k přijetí kroků k reformě životního stylu populací směrem k aktivnější, demokratičtější, participativnější podobě. Komentátor glosuje:

*Právě když filozofové vyhlásili konec velkých vyprávění, vůdčí mezinárodní politické instituce se ztotožnily s novým ambiciózním projektem, podle kterého by se mělo orientovat lidské jednání v 21. století. Kupodivu, právě v době, ve které ‚plánování‘ – především plánování na makro-úrovni a ekonomické plánování – je vysloveně nepopulární, nalézáme téměř univerzální podporu pro úsilí, které – prima facie – implikuje obrovské rozšíření různých druhů plánovacích praktik. Tímto projektem je ‚udržitelný rozvoj‘ (Meadowcroft 1999, s. 12, překlad ŠF).*

Jednotlivé vlády ale i instituce jako jsou OSN či orgány EU nabízejí rozsáhlou legitimizaci iniciativ, které by vedly k přiblížení se ke stavu společnosti, který byl abstraktně popsán v jejich klíčových deklaracích týkajících se udržitelného rozvoje, jako je například Agenda 21 Spojených národů<sup>47</sup>. Jako zdroj nabízejí nejen verbální posvěcení, ale také finanční zdroje či jinou institucionální podporu.

Ačkoliv toto nečiní z orgánů světové organizace automaticky spojence cyklistické lobby, staví je to do pozice lehce dosažitelného zdroje. Cyklistická lobby se díky tomu nemusí ucházet jen o podporu individuálních sympatizantů, ale může také zarámovat své snažení tak, aby se setkalo s cíli deklarovanými národními státy a nadnárodními institucemi v rámci ‚zeleného konsensu‘. Cyklistické lobby se tak stává agentem změny v pověření orgánů světové governance výměnou za legitimitu a

<sup>47</sup> Agenda 21 je programový dokument OSN a jeden ze základních textů udržitelného rozvoje. Je to komplexní dokument, který schválila Organizace spojených národů na Konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji (zvanou též Summit Země) v červnu 1992 v brazilském Rio de Janeiru (viz Meadowcroft 1999, s. 12).

finanční zdroje. Tento kapitál pak může cyklistická lobby použít při rozehrání hry proti svým lokálním vyzvatelům.

Skrze zapojení se do ‚zeleného konsensu‘ se cyklistické lobby otevírá přístup k celé řadě geopolitických spojenců. V rámci ‚hierarchie cykloměst‘ popsané výše pražská cyklistická lobby například vyzdvihuje praktiky řízení některých měst, konkrétně především skandinávských – například Kodaň, pro jejich ekologickou udržitelnost i vysoký standard kvality života. Tuto chválu obrací zároveň jako páku proti pražským radnicím a magistrátu. I dánská strana vidí toto spojení jako výhodné: cyklistiku přetváří v „kulturní exportní artikl“ (propagační letáky ambasad se věnují cyklistice) a symbolicky i materiálně podporuje cyklistické lobbyisty (dánská ambasáda například zaštití cyklojízdu, dánská i švédská ambasáda vyšle na cyklojízdu svůj tým). V „cyklo-novinách“ rozdáváných u příležitosti velké cyklojízdy podporuje kancelář OSN projekt do práce na kole:

*Projekt Do práce na kole je výborný způsob, jak přitáhnout velké množství lidí k cyklodopravě. Že je to neekologičtější způsob dopravy (vedle chůze, samozřejmě) víme skoro všichni. Ale je to také zábavný způsob cestování, při němž vznikají nové vazby mezi lidmi. Do práce na kole tak skvěle zapadá do toho, co se teď děje v OSN. Finalizuje se proces přijetí nové agendy globálního rozvoje na období 2015-2030, která je založena na udržitelnosti. Bicykl je téměř symbolem udržitelnosti: jezdí na bezuhlíkové energii, zabere málo místa, prospívá zdraví, nehlučí, je bezemisní. A celkově přispívá k lepší kvalitě života (...). Kancelář OSN v ČR je partnerem projektu Do práce na kole, protože je to skvělý způsob, jak propojit globální výzvy s lokálními přístupy (Auto\*mat 2015a).*

Na stejné straně vyjadřuje projektu podporu Nizozemské velvyslanectví. Cyklističtí lobbyisté opět vyhodnocují toto spojení jako výhodné a čerpají z tohoto spojení legitimitu. Spojenectví s ambasádami neopominají zmínit ve svých výročních a tiskových zprávách:

*V rámci spolupráce Polského institutu a Auto\*Matu projela Prahou Visegradská cyklojízda spojující ambasády Polska, Slovenska, Maďarska a Ministerstvo zahraničí ČR. (...) Na mezinárodní Den bez aut projela Prahou „Beneluxská cyklojízda“, jejíž účastníci projeli za asistence Auto\*matu a nizozemského velvyslance trasu spojující ambasády Lucemburska, Belgie a Nizozemska (Auto\*mat 2014d).*

‚Zelený konsensus‘ plynoucí z nejvyšších míst světového vládnutí představuje příhodnou strukturu, o kterou mohou cyklističtí lobbyisté opřít síť cyklistické kontroverze. Jeden z informátorů tento vztah shrnuje následovně:

*Auto\*mat se v podstatě zabývá uváděním do praxe principů, na kterých jsme se již dávno shodli v rámci konvenční demokratické diskuse. Jedná se o principy již dávno schválené a odsouhlasené, z různých důvodů však selhává jejich implementace. Auto\*mat tlačí na zaměstnavatele, aby stavěli sprchy [podmiňující cyklodopravu; pozn. autora], tlačí na magistrát, aby uzavřel [Smetanovo] nábreží. To vše jsou existující závazky. V parlamentu i*

*v EU například existuje silný závazek vůči ekologické a udržitelné dopravě, neexistuje ale vůle tento závazek přeložit do praktického kroku: uzavřít Nábřeží [A3]<sup>48</sup>.*

Sluší se dodat, že cyklistická lobby čerpá z těchto spojení také finanční zdroje: iniciativa Auto\*mat čerpala v roce 2012 (pro který jsou dostupná data) 501 000kč od Státního fondu životního prostředí a 176 000kč od Evropské komise. Dále pak 186 000kč od Velvyslanectví Spojených států a 69 000kč od Velvyslanectví Nizozemského království – celkem tedy přibližně pětinu svého rozpočtu (Auto\*mat 2013c).

### 7.2.3 Média a kulturní artefakty

Média a mediální produkty představují důležité spojení/zdroje cyklistické lobby a důležitou součást sítě cyklistické kontroverze. Jedná se o média těsně svázána s cyklistickou lobby (například magazín CarBusters, server Prahou na kole či blog Cycle4change v pražském kontextu) nebo o média cyklistické kauze volně nakloněna (například britský deník the Guardian<sup>49</sup>). Tato média zaujímají po boku akademických a kvazi-akademických médií důležitou roli ve správě obsahů cyklistické ideologie.

Kromě médií samotných zde hrají důležitou roli konkrétní kulturní artefakty. Pražská cyklistická lobby se například definuje ve filmu Auto\*mat: zítra vstanu a změním svoje město. Mezi filmy, které cirkulovaly mezi cyklistickými aktivisty, patří například urbanistický a sociálně-analytický dokument Lidský rozměr (Human Scale<sup>50</sup>), či film Nový svět (Uus Maailm<sup>51</sup>), film mapující vznik a zánik spontánního sousedského hnutí v estonském Tallinu. Výše vyjmenované celovečerní filmy doplňuje myriáda propagačních videí, reportáží, reklam a dalších produktů, které se šíří internetem. Estetika zde hraje důležitou roli. Kulturní artefakty zapojené do sítě cyklistické kontroverze jsou bohatým zdrojem metafor a významů. Díky této dimenzi nabývá cyklistická kontroverze subkulturního rázu.

### 7.2.4 Spojenci v městském prostoru

V předešlé kapitole byla věnována pozornost ‚vodivosti‘ kola, schopnost propojovat diskurz, prostor příběhů, významů, symbolů a trop s prostorem materiálním. Zatímco předešlé tři kategorie spojenců – spojení-ideology, geopolitické spojení a spřízněná média – lze definovat jako spojení na úrovni diskurzu, cyklističtí lobbyisté také vstupují do spojení s materiálem, s různými prostory a

<sup>48</sup> Nejedná se o doslovnou citaci – v rámci rozhovorů nebylo použito nahrávací zařízení (vysvětleno v metodologické sekci). Projev byl zrekonstruován z poznámek z rozhovoru.

<sup>49</sup> The Guardian například spustil vlastní iniciativu „Show us your bicycle“. Periodikum dlouhodobě otiskuje články a komentáře sympatizující s cyklistickou kauzou.

<sup>50</sup> Oficiální stránka distributora: <http://thehumanscale.dk/>

<sup>51</sup> Stránka filmu v Mezinárodní filmové databázi: <http://www.imdb.com/title/tt2080410/>

prostorově ukotvenými entitami v rámci měst. K přemostování říše diskurzu a říše materiálního světa používají cyklističtí lobbyisté mocný nástroj: mapu.

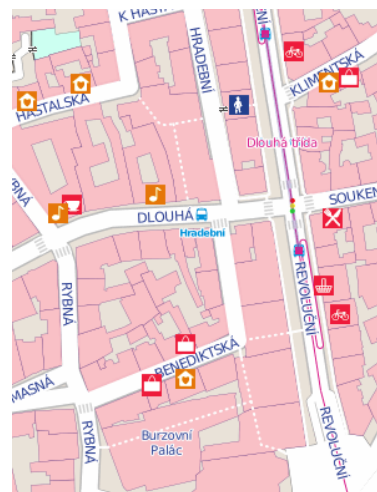


Obrázek 13: Zažít město jinak 2012. Symbol bicyklu propojuje „spřízněné“ prostory na mapě.

Mezi spojence cyklistické lobby na mapě města nepatří jen její blízcí partneři spřízněni skrze přímou souvislost s bicyklem (např. komunitní opravy kol a zároveň bary sítě Bajkazyl). Auto\*mat vydává Zelenou mapu prahy, kde své spojence jednoznačně definuje. Její popis si dovolím citovat v úplnosti:

#### První mapa, kterou jste vytvořili vy

- Parky, zelené koridory, veřejná prostranství
- Nekuřácké restaurace
- Vegetariánské a veganské restaurace
- Příjemné kavárny a čajovny
- Podniky přátelské k dětem
- Bioobchody a farmářská tržiště
- Obchody nezávislé módy a rukodělných výrobků
- Alternativní kultura, komunity
- Bezbariérová místa
- Veřejné umění, street art
- Dětská hřiště, sportoviště
- Doporučené trasy pro pěší a cyklisty



Výčet míst vyznačených na mapě je vynikajícím vzhledem do rozsáhlé sítě cyklistické kontroverze, kde kolo slouží jako definující symbol, který však pod sebe zahrnuje položky jen velmi volně asociované s bicyklem jako takovým, zato však velmi kompatibilní s cyklistickou ideologií jak byla výše popsána. Na mapě nacházíme všechny výše popsané dimenze cyklistické ideologie; cyklistické ideologie, v rámci které je kolo všudypřítomné a přece se nachází až na konci posledního řádku citovaného popisu, jakoby mimochodem.

Díky své práci s mapou cyklistická lobby propisuje cyklistické ideologii do rozložení města. Identifikuje tak ostrůvky „pozitivní deviace“, spojence své vize. Zároveň se tak cyklistická ideologie materializuje

v prostoru města: jedoucí cyklista se stává vlajícím praporem cyklistické lobby a „přátelská kavárna“ (čti spřízněná kavárna) na rohu je monumentem cyklistické ideologie<sup>52</sup>.

Mapa má nepochybně svou zábavní dimenzi: je to mapa „příjemných míst“. Zároveň má však rozpoznatelnou kritickou dimenzi: „*Mapa používá jednoduchý barevný kód: tóny zelené a bílé označují pozitivní místa, naopak šedé tóny odpovídají znehodnoceným oblastem [...]. Vyzdviženy jsou fragmenty venkovské zástavby, cenné lokality ohrožené developerskou výstavbou*“ (Auto\*Mat a Green Map System 2012). Nikoho zřejmě nepřekvapí, že „[n]ejvýhodnější formou pohybu mezi místy na mapě je chůze a jízda na kole“ (Ibid.). Pomocí mapy cyklističtí lobbyisté diskurzivně konstruují město. Mapa je symbol: symbolizuje vizi, ilustruje vztahy, dokazuje přítomnost. Je to zároveň způsob, jak upozornit a jak motivovat k akci: „*vás všech se tohle týká, protože i vy jste součástí tohoto systému*“ (A3).

### 7.3 Podivné lokální aliance

Rozdmýcháváním kontroverze okolo symbolu kola vstoupili cyklističtí lobbyisté do několika nepravděpodobných lokálních aliancí. Tyto aliance ilustrují náročnou práci s rámcem a budování mostů, na kterém cyklističtí lobbyisté participují.

#### 7.3.1 Aktivisté a tiší cyklisté

Mobilizováním symbolu kola ‚zdedilí‘ cyklističtí lobbyisté množinu městských cyklistů. Jedná se o lidi, o kterých toho není příliš známo. Jsou to lidé, kteří se z různých důvodů (praktických či kosmopolitně altruistických, kondičních či životně-stylových atd.) dopravují po Praze na kole. O těchto cyklistech jsou v podstatě známy pouze čísla: průjezdy měřiči rozmístěnými na různých páteřních trasách a cyklostezkách. Někteří z těchto cyklistů se k městské cyklistice dostali skrze mobilizaci politického rámce, se kterým pracují cyklističtí lobbyisté; velká většina však jezdila a jezdí nezávisle na tomto dění. Ačkoliv je kolo v rámci cyklistické ideologie rámováno jako společenský a družný dopravní prostředek, je možné předpokládat, že řadu městských cyklistů k dopravě na kole motivuje pravý opak.

Tato množina ‚tichých cyklistů‘ je vtahována do cyklistické kontroverze, aniž by o to řada jejích členů jevila zájem, či si toho vůbec byla vědomá. Různí členové této množiny zastávají k tomuto fenoménu různý postoj. Řada městských cyklistů aktivity cyklistické lobby vnímá pozitivně. Oceňují zlepšení v cyklistické infrastruktuře, které cyklistická lobby vymohla, vítají pozornost, která je věnována problémům městské cyklistiky. Řada ‚tichých cyklistů‘ naopak nese rozvíření cyklistické kontroverze nelibě (A1). Někteří městští cyklisté jsou rozčarováni politizací městské cyklistiky, vtahující je do

<sup>52</sup> Vrátime-li se ke konceptu alternativního hédonismu, vidíme, že „Zelená mapa“ je vskutku „mapa alternativního konzumu“. Jedná se o mapu, která čtenáři sděluje, kde v rámci městského prostoru se může věnovat ctnostné spotřebě (*virtuous consumption*), kde se může realizovat jako občan-konzument.



diskuse, o kterou nestojí. ‚Tradiční tiší cyklisté‘ jsou navíc rozčarováni množstvím ‚módních cyklistů‘, kteří se – inspirováni rozvířením cyklistické kontroverze – vrhli do ulic, a při svém jednání silnicích a stezkách poškozují svým nekompetentním chováním dobré jméno městské cyklistiky. Existuje zde také kritika politizace cyklistické kauzy, která vytvořila nežádoucí antagonismus mezi cyklisty a řidiči, nebo přinejmenším zrušila některými cyklisty oceňovanou ‚neviditelnost‘ městské cyklistiky<sup>53</sup>. Tento spor nejlépe krystalizuje v rámci pražských cyklojízdy, v rámci které tisíce cyklistů fyzicky zabírají městské třídy k nelibosti čekajících řidičů, okradených o své privilegium projet.

Tiší cyklisté jsou pro cyklistické lobbyisty cenným zdrojem legitimacy – představují skupinu, o kterou se cyklistická lobby může opřít ve svých lobbingových aktivitách, ačkoliv není známé, do jaké míry jednotlivé členy této množiny legitimně reprezentuje. Cyklističtí lobbyisté proměňují často nic netušícího městského cyklistu pohybujícího se městem v prapor cyklistické kauzy, reprezentanta cyklistické ideologie, člena cyklistické kontroverze. Zde je třeba dodat, že cyklističtí lobbyisté s některými segmenty skupiny ‚tichých cyklistů‘ pracují. S Auto\*matem jsou například volně asociovány ‚malé cyklojízdy‘, v rámci kterých se cyklističtí nadšenci vydávají na výlety Prahou i mimo ni<sup>54</sup>. Zde dochází k často až komickému setkávání dvou světů: podivínských cyklistických nadšenců s projektově orientovanými sociálně angažovanými intelektuály.

Ještě jedna kategorie ‚tichých cyklistů‘ stojí za zmínku. Jedná se o cyklisty zesnulé – oběti nehod v pražských ulicích. V roce 2006 byl v dopravní nehodě na kole smrtelně zraněn Jan „Pup“ Bouchal, spoluzakladatel a koordinátor iniciativy Auto\*Mat (mimo jiné také aktivní v o. s. Oživení, EkoListu a dalších občanských iniciativách). Na místě nehody byl vztyčen pomník obětem cyklistických nehod v Praze, na který uspořádalo veřejnou sbírku sdružení Auto\*mat. Pomník je pojmenován *Bike to Heaven* a má podobu otočného postříbřeného lampového sloupu, po kterém symbolicky vyjíždí vzhůru bicykl (jedná se opět o tradici sdílenou cyklistickými aktivisty transnacionálně – takzvaný ghost bike; viz Furness 2010, s. 97–98). Na „Pupovu“ počest byla zorganizována řada vzpomínkových cyklojízdy vedených anděly na kolech. Je třeba dodat, že cyklističtí lobbyisté vystavili za smrtelné nehody cyklistů v Praze obecně (a za „Pupovu“ nehodu obzvláště) účet politikům a úředníkům, přičemž spojili smrt cyklisty se stejným rámcem městské dopravy a veřejného prostoru, který ustavují skrze cyklojízdy a další projekty.

<sup>53</sup> Někteří argumentují na internetových blozích, že jsou cyklisti v důsledku toho vystaveni vyššímu riziku než dříve ze strany ‚zuřivých řidičů‘ (road rage), kteří počali vnímat cyklisty jako někoho, kdo hrozí narušit jejich dopravní práva.

<sup>54</sup> Mezi tyto aktivity patří například Galasovy cyklojízdy.

### 7.3.2 Aktivisté a hipsteři

Městská cyklistika je v módě. Bylo by obtížné rozhodnout, zda se městská cyklistika stala módní záležitostí v důsledku vzniklé cyklistické kontroverze nebo zda se naopak cyklistická kontroverze dokázala odlepit od země díky nastupující módní symbolice kola. Tato dynamika je zřejmě oboustranná a mnohavrstevná. Faktem je, že jak ve světových metropolích, tak v kontextu Prahy se cyklistika stala populárním způsobem dopravy pro mladé a módně zaměřené lidi, který má sám o sobě žádoucí, životně-stylové konotace.

Tento fenomén je vyjádřen například ve fenoménu *cycle-chic*, módních blozích, kde se shromažďují a diskutují snímky dobře oblečených lidí na kolech<sup>55</sup>. Zpravidla se nejedná o „elastanem obepnuté chrty“, ale o civilně oblečené elegantní a stylové lidi. Módní symbolika je do velké míry propojena s aspekty kola tak jak byly popsány v předešlých kapitolách – jedná se o přihlášení se k určitému módnímu životnímu stylu, jehož proprietou i ztělesněním je bicykl. Tento životní styl/módní postoj je asociovaný s kosmopolitním městským životem a má zřetelné třídně-aspirační konotace. Mezi jeho komponenty spadá nejen jízda na kole ve stylovém oděvu, ale také frekventování populárních kaváren a barů (například pražská „náplavka“).



Obrázek 14: Cycle-chic. Vlevo: Interpretace cycle-chic ve výroční zprávě Auto\*mat (Auto\*mat 2010, s. 10); Vpravo: Foto z blogu Copenhagen Cycle Chic (<http://www.copenhagencyclechic.com/>).

<sup>55</sup> Ačkoliv se jedná o spíše zahraniční fenomén, existuje i pražský cycle-chic blog: [www.praguecyclechic.com](http://www.praguecyclechic.com).

Pro životní styl spojený s vyhledáváním novoty, principiálním vyžíváním se v alternativě, vyhledáváním a konzumováním umění (i když zde visí ve vzduchu otazník ohledně autenticity této aktivity), intelektuálovstvím a zahálčivým životním stylem se vžilo pojmenování „hipster“. Etymologie slova hipster není jednoznačná. V některých kontextech se jedná o nadávku, přičemž osoba označená jako „hipster“ je kritizována pro faleš, komickou honbu za novotou, pozérskou non-konformitu, předstíraný zájem v umění a konzumní životní styl. Jindy jsou hipstery jednoduše označováni moderní mladí lidé, kteří kladou důraz na módu, styl a městský život. Hipster se stal kulturním fenoménem desátých let 21. století (pro diskusi viz Alfley 2010; Greif et al. 2010).



Obrázek 15: Vlevo: Kampaň Do práce na kole 2015: Hipster. Zdroj: Youtube.com; Vpravo: "Fixed gear hipster" jako zástupce jednoho z městských "kmenů". Zdroj: Yourscenesucks.com (<http://www.dobi.nu/yourscenesucks/fixedgear/>)



Obrázek 16: Kampaň Do práce na kole 2015: Hipster (soudě podle tetování, typického designu loga na tričku, dokreslené kávy na stole, čepice, brýlí a knírku – v pozadí stojí „fixka“ a na polici nacházíme gramofon). Zde je třeba poznamenat, že se jedná a hravou formou práce s identitou: tato vyhraněná forma hipstera je spíše ironický vtípek.

Cyklističtí lobbyisté jsou si asociace městské cyklistiky s módou a „hipsterstvím“ vědomi a kreativně s touto asociací pracují. S hipstery právě – snad více než s „běžnými“ městskými cyklisty – rezonuje cyklistická ideologie, která je naplněná odkazy na pro hipstery relevantní fenomény. Jedná se zde

například o kavárny, bary a vegetariánské restaurace, které propaguje Zelená mapa. Skrze práci s rámcem ze strany cyklistických lobbyistů – přičemž je třeba docenit, že módní cyklisté jdou této snaze ochotně naproti – se symbol kola daří ustavit jako most propojující výše popsanou síť spojenců i s módně založenou, alternativně smýšlející městskou střední třídou. Toto je velmi hodnotná asociace, protože armáda hipsterů představuje velmi zásadní rozšíření dosahu cyklistické kontroverze mimo přirozené *constituencies* sestávající se z utilitárních cyklistů a úzké vrstvy znepokojených občanů, již politizovaných občanů, kteří v cyklistické lobby rozpoznávají vehikl svých zájmů. Díky této asociaci dochází nejen k výraznému rozšíření sítě cyklistické kontroverze o energii a zdroji oplývající vrstvu mladých politicky zrajících občanů, ale zároveň dochází i k vzájemně obohacující výměně, tedy estetizaci cyklistického hnutí a politizaci hipsterů.

Informátoři, cyklističtí lobbyisté, si byli dobře vědomi asociace své kauzy s hipstery. Tato asociace byla reflektována v rozhovorech. Několik informátorů explicitně odkazovalo k subkulturnímu a módnímu pozadí celého hnutí (jmenovitě A1, A2, A3 a A4). Tato aliance je také reflektována v různých PR materiálech, kde autoři akcentují kavářenskou kulturu a kulturní vyžití<sup>56</sup>. Cyklojízdy zpravidla končí v trendy barech a populárních alternativních klubech, kde se odehrává divadlo, koncerty, alternativní promítání.

Zde se zároveň vrací do hry třídní dynamika. Cyklistickým lobbyistům se daří navazovat spojení s městskou střední třídou jak skrze reprodukování pro ní typické politické a životně stylové námitky ke *statu quo*, tak akcentováním pro tuto třídu typické kulturní imaginace.

---

<sup>56</sup> Kód kavárny/kultura se nacházel ve 20 ze 73 kódovaných materiálů a jednalo se o třetí nejreprezentovanější kód v rámci diskurzivní analýzy.

## 8 Cyklistická lobby jako hybridní aktér subpolitiky

V minulé kapitole bylo popsáno, jakým způsobem cyklistická lobby pracuje s rámcem své kauzy, jakým způsobem pečuje o své spojence a jakým způsobem se její agenda dotýká segmentů veřejnosti. V této kapitole bude cyklistická lobby vykreslena jako hráč dvou her, aktér překladu. První hrou, kterou cyklistická lobby hraje, je rekrutování segmentů veřejnosti na svou stranu rozezníváním symbolu kola, do kterého umnou diskurzivní manipulací ukládá soubor významů popsaných v předešlé kapitole. Skrze práci se symbolikou a materialitou kola cyklistická lobby konstituuje materiální veřejnost. Veřejnost organizovaná okolo symbolu kola do jisté míry kopíruje známá politická štěpení, zároveň však vyžaduje jen velmi mělký ideologický úpis. Veřejnost je do aktivit cyklistické lobby vtahována skrze mix politické angažovanosti a zábavy. Cyklistická lobby hraje ještě druhou hru, hru městské real-politiky, v rámci které cyklističtí lobbyisté převádějí kapitál naakumulovaný v rámci hry první, a společně s vlastní i přejetou expertízou, strategickými partnerstvími a personálními spojeními s různými úřady a organizacemi vytváří kapitál, který používají k tlaku na relevantní politické instituce. Tato druhá hra je o poznání méně ideologická: skládá se z praktických spojení, diseminace expertízy a lobbingu na různých politických úrovních.

Aby byli cyklističtí lobbyisté schopni docílit realizace své agendy vyjádřené v cyklistické ideologii, potřebují tento ideologický mix vpustit do žil politického procesu. Nejlépe toho mohou dosáhnout tak, že simultánně vstupují do kontaktu s občany (veřejností, občanskou společností), s nimiž vedou diskusi o hodnotách, cílech a vizích, a s orgány veřejné správy, radnicemi, magistrátem atd., které se snaží přesvědčit k implementaci své vize, ideologie či politiky. Bez tohoto procesu by cyklistická ideologie a nákladně vybudovaná síť spojenců cyklistické kauzy byla pouhou potencialitou.

Tato kapitola se zabývá praktikami iniciativy Auto\*mat, protože ta v pražském kontextu představuje jakési exekutivní těleso cyklistické lobby; díky své trvalé organizační struktuře (a více než pět milionovému ročnímu rozpočtu) představuje Auto\*mat dostatečně akceschopného aktéra k otevírání cyklistické kontroverze veřejnosti a zároveň k dlouhodobé interakci s orgány veřejné správy. Svou akceschopnost i vůli uvádět cyklistickou kontroverzi do pohybu Auto\*mat demonstroval skrze své intervence ve veřejném prostoru: organizování a zaštiťování cyklojízdy (pražské instance *Critical Mass*), úsilí o uzavření některých centrálních částí města automobilové dopravě (např. Smetanovo nábřeží), či například projektem Zažít město jinak. Díky těmto aktivitám se také Auto\*mat ustavil jako relevantní politický aktér, se kterým jsou ochotné se bavit politické strany (např. v rámci předvolebních debat), magistrátní úředníci a lidé na radnicích a v neposlední řadě také média, která si navykla naslouchat tiskovým zprávám Auto\*matu a žádat o vyjádření ke kauzám týkajícím se dopravy a „veřejného prostoru“.

V této kapitole se pokusím vykreslit působení Auto\*matu v městském kontextu jako sérii manipulací či aktů překladu, díky kterým Auto\*mat rekonfiguruje strukturu politického prostoru takovým způsobem, který je příhodný pro prosazování cyklistické agendy, tak, jak je vyjádřena v rámci cyklistické ideologie. Zaprvé Auto\*mat vtahuje občany do politického dění politizováním jejich mundánních aktivit jako je doprava, život v jejich čtvrti a v neposlední řadě konzum. Díky tomu vynalézá politikum tam, kde buď předtím nebylo, nebo tam, kde existují politické významy ve své latentní, neartikulované či nekoherentní a individualizované podobě (viz cyklistické občanství – kapitola 5.3). Zadruhé Auto\*mat ustavuje svůj nárok na přítomnost ve veřejné diskusi na základě mobilizace politizovaného symbolu kola – tohoto trojského koně, do kterého se skrze sérii manipulací svých a svých partnerů podařilo vtěsnat plejádu politizovaných významů (viz cyklistická ideologie – kapitola 7). Zatřetí Auto\*mat vstupuje do interakce s orgány governance, kterým tlumočí požadavky svých sympatizantů a „komunit“ (viz kapitola 7.1.5), jejichž hlas si nárokuje skrze legitimizační aktivity, jako jsou projekty a happeningy, které Auto\*mat organizuje, a kterých se účastní desetitisíce občanů města Prahy (jednotky tisíc účastníků cyklojízdy, desítky tisíc více či méně aktivních městských cyklistů konstituující marginální, ale nezanedbatelnou složku dopravního mixu, jednotky tisíc účastníků projektu Do práce na kole a desítky tisíc účastníků a návštěvníků projektu Zažij město jinak či „korza“ na „zklidněném“ nábřeží). Legitimita, kterou si Auto\*mat v ovlivňování politiky nárokuje, však nevychází pouze, z demonstrace síly skrze intervence ve veřejném prostoru. Stejnou měrou vychází ze schopnosti Auto\*matu ustavit se jako producent expertního vědění.

### **8.1 Práce s veřejností: potenciální cyklisté**

Konstatujeme-li, že *cyklistická* lobby, zapuštěná do *cyklistické* kontroverze, participuje na sestavování *cyklistické* ideologie (která navazuje na sentimenty shrnuté jinými autory pod pojmem *cyklistické* občanství, z použitých mutací slova *cyklistika* by se mohlo jevit, že se jedná o marginální fenomén výlučně se týkající úzké vrstvy „městských cyklo-nadšenců, lobbujících za cyklostezky“. Takovýto závěr by byl mylný. Jak bylo ilustrováno v předcházející kapitole, samotní městští cyklisté představují pouze minoritní adherenty cyklistické ideologie – spíše jsou vtahováni do cyklistické kontroverze jakoby mimochodem. Cyklistická ideologie je ideologický komplex (soubor příběhů, trop, symbolů), který, ač zaštitěn symbolem bicyklu, sahá daleko za hranice zájmů nadšenců pro městskou cyklistiku (a jsou i situace, kdy je mu ‚kolo na obtíž‘ – viz kapitola 7.1.8). Rozsah cyklistické ideologie (respektive potenciál oslovovat) sahá mimo komunitu městských cyklistů, a v některých případech se i míjí s hodnotami a zájmy stávajících městských (tichých) cyklistů samotných. Není to tedy jen cyklistika, či dokonce primárně cyklistika, která konstituuje jádro cyklistické kontroverze.

Pakliže cyklistická ideologie není primárně ideologií aktivních městských cyklistů, čí hodnoty tedy vystihuje a čí zájmy jsou v jejím jménu hájeny? Navrhují završit sérii konceptuálních inovací provedených v této práci zavedením pojmu ‚potenciální cyklisté‘. Potenciální cyklisté nejsou definováni primárně tím, zda se dopravují na kole; symbolem kola se nemusí cítit reprezentováni jen aktivní cyklisté<sup>57</sup>. Potenciální cyklisté jsou definováni spíše určitým *mindsetem*, názorovým uspořádáním (zřejmě spojeným s určitými demografickými charakteristikami), jenž je předurčuje k schopnosti rozlišit symbol kola jako vehikl svých zájmů. Symbol kola zde tedy zaujímá spíše roli kulturního odkazu, je třeba nebrat ho doslova<sup>58</sup>. Na sérii diskurzivních rozšíření a spojení navázaných v rámci cyklistické ideologie můžeme vidět, že symbol bicyklu zde odkazuje především k rozvětvené síti významů, které mají potenciál oslovit určitou vrstvu městských občanů.

Pod symbolem kola jsou zahrnuty dimenze cyklistické ideologie. Jedná se o příběh o modernosti, alternativní příběh svobody, nacházíme zde odkazy k ekologickému smýšlení, k pozitivnímu sentimentu vůči kulturní multiplicitě, ke komunitě, sdílení, k ideologii a estetice DIY, ale nachází se zde také odkazy k módě a třídním konotacím či k odmítnutí kultury automobility, obzvláště palčivého problému pro (zpravidla středostavovské a mladé) residenty centra města. Potenciální cyklisté jsou ti městští občané, kteří jsou schopni rozkódovat symbol kola – tak, jak je využíván cyklistickou lobby – jako symbol jedné či více (případně všech) těchto dimenzí, se kterými oni souzní. Jedná se tedy o ty městské občany, kteří se ‚rozsvítí‘ při zamávání praporem kola.

Jedná se tedy o občany, kteří sdílí určitý *mindset*. Mobilizováním technologie kola skrze v předešlých kapitolách popsané diskurzivní intervence je však tento *mindset* rozšířen o nástroje praktického vyjádření daných postojů – jízda městem na kole, ideálně v rámci organizované cyklojízdy, či navštěvování podniků významných v rámci Zelené mapy – a zároveň je tento *mindset* povýšen z individuální série hodnot a přesvědčení v kolektivní sociální projekt, který je vybaven příslušnou sérií kolektivně rozpoznávaných symbolů. Skrze své více či méně celospolečenské uznání se dané symboly stávají atraktivními pro občany sdílející daný *mindset*, a naopak antagonistickými pro občany, kteří se

---

<sup>57</sup> Podporovatel cyklistické lobby nemusí na kole nutně jezdit vůbec. Stačí, když se identifikuje s hodnotami, kterými se tento politický aktér zaštiťuje. Cyklistická lobby se uchází o podporu ‚potenciálních cyklistů‘, tedy takových, kteří se na kole buď dopravují (s různou intenzitou), nebo by se dopravovali v situaci odstranění překážek, nebo se na kole nedoprovují a nedoprovávali by se, ale považují to obecně za dobrý, sympatický nápad – věří, že by město bylo lepším místem pro život, kdyby bylo pro cyklisty přívětivé a cyklisty naplněné.

<sup>58</sup> Spatří-li hipster symbol knírku, rozpozná, že se jedná o symbol reprezentující jeho, a to nezávisle na tom, zda osobně jeho tvář v danou chvíli knírek zdobí, či zda kdy uvažoval o jeho pořízení. Obdobně málokterý volič Karla Schwarzenberga denně nosí motýlka. Při mobilizování tohoto symbolu, zobrazení pánského motýlka, však volič/ka v důsledku předešlé diskurzivní práce rozezná tento symbol jako symbol reprezentující jí či jeho.



naleznou na druhé straně barikády (jejich úhel pohledu je zase diskurzivně spravován odpůrci cyklistické lobby).

Máváním praporem kola cyklističtí lobbyisté navazují na určitou štěpnou linii, které zároveň svou prací pomáhají dávat tvar. Tato linie je zajímavá tím, že překračuje běžně používané osy konzervativní-liberální a pravice-levice, ačkoliv je do jisté míry také kopíruje. Částečná organizace cyklistické kontroverze okolo výše uvedených os je viditelná na konfliktu mezi cyklistickými lobbyisty a jejich odpůrci. Při dotazování informátorů na to, kdo jsou odpůrci cyklistické lobby, byli odpůrci popisováni některými informátory jako „svobodně-majetnická pravice“ (A4 – odkaz ke straně Svobodných občanů) či jako „destruktivní pravice“ (A2). Odpůrci cyklistické lobby zase častují cyklistické lobbyisty jmény jako „eurosociální“ či „cyklosociální“<sup>59</sup>. Přesto, levicově-pravicová dimenze se nezdá být zásadním organizačním principem cyklistické kontroverze; spíše se jedná o pokus verbalizovat rozpor mezi stoupenci cyklistické ideologie a jejími odpůrci v intencích známých politických štěpení.

Póly politického štěpení (*cleavage*), na který cyklistická lobby navazuje (a tím zároveň pomáhá vymezovat jeho hranice), by se daly s určitou měrou nadsázky vyjádřit následovně:

Postmoderní, postmateriální, kosmopolitní, mladá, aktivní, sdílná a družná, módní, technologicky gramotná, intelektuální/sociálně-vědně informovaná, ekologicky uvědomělá (liberální levice)

vs.

Moderní, materiálně orientovaná, privatistická, autocentrická, environmentálním problémem neoslovená či přímo iritovaná, národně orientovaná (konzervativní pravice)

Tento popis je třeba brát z nadsázkou proto, že žádná strana štěpení explicitně neformuluje – nacházíme k němu pouze roztroušené odkazy. Zároveň je však důležité uvědomit si napojování cyklistické kauzy na vynořující se formy politické polarizace<sup>60</sup>. Tato polarizace, ačkoliv má určité vyjádření v intencích klasických štěpných linií, se organizuje spíše na bázi kosmopolitismu a reflexivity.

<sup>59</sup> Analyzované texty odpůrců; D-FENS: „Zyklista slonovi vlkem“ (<http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2012120701>), D-FENS: „Baštím Auto\*Mat!“ (<http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2012021401>) a D-FENS: „To nebyla cyklojízda, ale přehlídka hulvátů“ (<http://www.dfens-cz.com/view.php?cisloclanku=2010042601>).

<sup>60</sup> Výše uvedený popis je zřetelně nakloněný cyklistickým lobbyistům, vychází totiž z čtení cyklistické ideologie, tak jak byla analyzována v této práci. Jedná se tedy o jakýsi ideální rámec. Tento rámec ale uvádím ze dvou důvodů: Zaprvé se cyklistická lobby nachází v ofenzivě, snaží se zakročit vůči *statu quo*. Má tedy určitý náskok či „privilegium“ v definování rámce oproti odpůrcům, kteří se formují jaksí reaktivně. Toto privilegium je také dané faktem, že cyklistická lobby je vysoce akceschopná; disponuje organizačním jádrem (v pražském kontextu iniciativou Auto\*mat), které jí dodává schopnost intervence do veřejného diskurzu a do jisté míry i schopnost volit bojiště, na kterých se bude případný konflikt odvíjet. Zadruhé můžeme při sledování střetů mezi lobbyisty a odpůrci pozorovat částečné uznání tohoto rámce: odpůrci například ve svých reakcích velmi často argumentují narušením svobodné volby v dopravování se i jiných aktivitách, a vyjadřují znechucení nad



Rámec kontroverze je předmětem sporu sám o sobě. Cyklističtí lobbyisté se jeho přímé verbalizaci vyhýbají; v nejzazším případě jsou ochotni vágně odkázat k „liberálně smýšlejícím“ občanům či „lidem se sociálním cítěním“ jako svým podporovatelům a „konzervativcům“ (rozuměj zastáncům starých pořádků) jako svým odpůrcům. Odpůrci cyklistické lobby naopak usilují o ustavení rámce „zdravým rozumem nadaní slušní lidé vs. cyklističtí pošuci a dotace sající aktivisti“, zcela tak zpochybňující škálu progresivní vs. regresivní, kterou cyklistická lobby ustavuje v rámci cyklistické ideologie.

Cyklističtí lobbyisté se tedy k politicko-ideologickému rozměru kauzy raději přímo nevyjadřují. Několik informátorů se vyjádřilo ve smyslu, že cyklistické lobby chybí integrovaná politická vize, že její kauza není asociovaná s žádnou politickou ideologií, programem či světonázorem (explicitně např. A1). Všichni informátoři se naopak vyjádřili v tom smyslu, že cyklistická lobby, či jmenovitě iniciativa Auto\*mat, zastupuje všechny městské občany (explicitně A3, A4), kterým „umožňuje objevit určitý mód života ve městě“ (A3), pro které garantuje „pestřejší škálu možností života ve městě“ (A5).

Cyklističtí lobbyisté upozadují politický rozměr cyklistické kauzy – rámují svou kauzu jako nepolitickou, či dokonce anti-politickou. Snad je tomu proto, že demokratické impulzy na subpolitické úrovni mají stále příliš nízkou legitimitu, proto, že nepolitické rámování kontroverze jim dává větší manévrovací prostor, či snad proto, že to tak jednoduše necítí. V každém případě informátoři dávali najevo, že Iniciativa Auto\*mat neaspiruje na konkurování politickým stranám, nýbrž zaujímá trojí roli: roli spojovatele a facilitátora, roli poskytovatele expertního vědění a roli hlídacího psa politiků a úředníků (tzv. watchdog).

### **8.1.1 Hra první: cyklistická kauza jako brána do světa městské politiky**

Pole městské politiky je nesmírně komplexní. Toto pole je naplněno obtížně definovatelných množstvím aktérů, kteří v rámci paralelních her sledují své cíle a plní své role. Aby byli občané města schopni vztáhnout se k politickému dění v určitém rámci, musí disponovat sérií narativů, které zredukuje komplexitu tohoto pole, definují motivace a povahu zúčastněných aktérů a ustaví vztahy kauzality mezi procesy. Jedním z takových příběhů je například narativ korupce (viz Fiala 2012), na kterém detailně vysvětlují fungování tohoto principu.

Řada aktérů soutěží o poskytování vysvětlení politického dění na různých úrovních a pro různé segmenty populace. V řeči teoretiků morální paniky se jedná o „morální podnikatele“, kteří soutěží o ustavení své definice situace za hegemonní a tedy platnou. Auto\*mat se ustavuje jako poskytovatel narativů o městské politice ve vztahu k potenciálním cyklistům. Vytváří takové narativy, které rezonují

---

aktivitami „ekoteroristů“ a „cyklofašistů“, pseudo-intelektuálů a hipsterů, v čemž je zřejmé subversivní čtení, avšak stále čtení, cyklistické ideologie.

s již existujícími teoriemi fungování světa přijímanými potenciálními cyklisty – narativy koherentní s cyklistickou ideologií. V rámci této praktické sociální konstrukce reality mluví cyklistická lobby jménem rizik:

*Zpracovali jsme analýzu a zjistili, že Praha neplní krajský program snižování emisí. Ovzduší metropole je tak v republice druhé nejhorší po průmyslovém Ostravsku, a překračování hygienických limitů ohrožuje zdraví desítek tisíc lidí. Podpořili jsme konání několika smogových dýchánek na severojižní magistrále – happeningů, které satirickou formou nutí řidiče přemýšlet, zda opravdu musí jet do centra Prahy neobsazeným autem (Auto\*mat 2013c, s. 11).*

Cyklistická lobby mluví jménem rizik – definuje, která jsou vážná, určuje jejich kauzalitu, nabízí padnoucí řešení. Mluví také jménem občanské společnosti, ve jménu „slušných lidí“, ve jménu „zdravého města“. Ze své pozice navrhuje specifické pojetí městského (ideálního) občanství, občanství komunitního (viz kapitola 7.1.5), a k tomuto novému městskému pojetí občanství se zároveň odvolává při získávání legitimacy pro své aktivity. Společně s riziky lobbyisté také jmenují problém: struktury veřejné správy, které nejsou sto rizika identifikovat a řešit; veřejnou správu definují jako neprůhlednou skříňku, se kterou vstupují do vztahu kontestace.

Příběh, který Auto\*mat buduje v komunikaci s potenciálními cyklisty (skrže happeningy, grafiku, tiskové zprávy, či vlastní články a spřízněná média) obsahuje následující síť kauzálních vztahů: struktury městské governance jsou vykreslovány jako monolitický *black box*. Tento *black box*, obsahující nerozpletný slepenec úředníků a politiků, se vyznačuje svou zatuchlostí, zkorumpovaností a indierencí vůči potřebám občanů. Tento *black box* se zároveň vyznačuje mocí měnit město; stavba městské infrastruktury a regulace veřejných prostranství spadá do jeho hájemství.

Spletenec úředníků a politiků se v kritických narativních narativních nezodpovídá své voličské základně, špatně hospodaří s penězi a ignoruje zásady dobrého vládnutí. Iniciativa Auto\*mat kritizuje politiky a úředníky za jejich selhání v mnoha oblastech<sup>61</sup>. Politici jsou kritizováni za diletantství, opomenutí, nekoncepčnost či prodražení veřejných zakázek, monstrozitu stavebních plánů a jejich perverzní sociální dopady, zastaralost myšlení a další dílčí selhání politické reprezentace a úřednické elity. Titulky tiskových zpráv mluví za vše:

*Oživení Smetanova nábřeží se zadrhlo. Magistrát neví, kdo má pěší zónu na starost; Kauza Čimická: Praze chybí dopravní masterplán; Průjezd Blankou může stát i 112 korun!; Praha hledá největší cyklistickou absurditu; Pražští radní rozprášili komisi pro cyklistickou dopravu; Zopakuje Blanka chyby tunelu Mrázovka?; Neplní magistrát primátorovy sliby,*

<sup>61</sup> Nejčastěji identifikovaným kódem v rámci diskurzivní analýzy tiskových zpráv Auto\*matu byl kód „politici/úředníci selhávají“. Objevoval se v 30 ze 73 analyzovaných zpráv.

*nebo je ignoruje?; Další nesmyslná dálnice přes Hloubětín?; Problémy se zprovozněním  
Blanky město nepálí. Namísto řešení otálí.*

V kontrastu k politickým entitám, které Rosanvallon (2008) nazývá proti-democracií, a které se vyznačují výhradně negativní zpětnou vazbou, cyklističtí lobbyisté obratem nabízejí zjednat nápravu. Auto\*mat vypracovává řadu koncepčních (expertních) materiálů, v poslední době například publikace Vize 25 (Auto\*mat 2014c), jejichž obsah nabízí politikům a orgánům veřejné správy k přijetí. Cyklističtí lobbyisté tedy nejenže neváhají kritizovat politiky a úředníky za údajné selhání, ale zároveň jsou připraveni poskytnout návrh správného řešení, či alespoň do detailu popsat, jak takové řešení bývalo mělo vypadat.

Přítomnost iniciativy Auto\*mat v politickém prostoru je samotnou iniciativou vyzdvihovaná v rámci skládání účtů. Role, kterou zde iniciativa plní, je však portrétována jako ryze nepolitická, zprostředkovatelská a expertní. V rozhovorech s cyklistickými lobbyisty byla ostatně bez výjimky role Auto\*matu popsána jako služební a propojovací. Jedním z rozměrů samotného názvu Auto\*mat je podle jednoho z informátorů „automat na pozitivní změnu“ – iniciativa jako převodové kolečko, které bez vlastního přiměšování politického obsahu zprostředkovává dobré fungování městské governance. Podle tohoto informátora je Auto\*mat metaforou pro stroj, součástku či modul, který supluje špatně rozvinuté či neexistující vztahy mezi občanem, komunitou a orgány samosprávy (A3).

Vitálním článkem v kritice a ovlivňování politického dění je pozornost veřejnosti, potenciálních cyklistů. Tu Auto\*mat zajišťuje publikováním tiskových zpráv a organizováním happeningů ve veřejném prostoru. Skrze iniciované uzavírky Smetanova nábřeží či pořádání Zažít město jinak navíc iniciativa Auto\*mat vtahuje veřejnost do svého jednání a vtahuje občany do přidružené diskuse. Zároveň se ustavuje jako důležitý proti-expert vůči expertům zodpovědným za plánování a rozvoj města. Svou expertní roli zakotvuje v produkci vědění ve spolupráci se svými transnacionálními spojenci, v součinnosti s nimiž napadá expertní vědění radničních expertů a usiluje o jeho nahrazení expertním věděním spřízněných urbanistů, dopravních expertů, sociologů atd.

Zde je na místě docenit důležitost materiality a performativity v tomto procesu. Jak bylo popsáno v předchozích kapitolách, cyklističtí lobbyisté manipulují symbol/technologii kola takovým způsobem, že ho/ji ustavují jako politicky relevantní: bicykl se stává agentem reakce na environmentální změnu, agentem modernizace, agentem osvobození ze jha kolonizujících struktur, *et cetera*. Okolo symbolu/technologie kola se formuje materiální veřejnost – potenciální cyklisté – kterým je skrze tento objekt všední spotřeby zpřehledňována nekonečně složitá síť externalit protínající žitou realitu města. Složitě provázanosti sociálních, ekonomických a technologických vztahů jsou simultánně zjednodušeny a zpřehledněny skrze ukotvení v materiálním objektu kola, a zároveň znovu explodují ve své složitosti

skrže materiální, ekonomické a technologické překážky, které se zjevují při pokusu žít příslib změny, který je v technologii kola vyjádřen (parafrázujeme-li Marres 2012, s. 134). Celá řada entit se v tomto procesu politizuje, protože se zjevují jako překážky bicyklem zprostředkované existenci ve městě. Struktury městské governance, které jsou v narativech cyklistických lobbyistů vykreslovány jako vazalové paradigmatu automobilové dopravy, se stávají politickým problémem samy o sobě.

Moderování vztahu mezi diskurzem a materiálním světem dosahuje cyklistická lobby skrže utilizování jedné významné sociální instituce: mapy. V předešlé kapitole byla věnována pozornost Zelené mapě, skrže kterou cyklističtí lobbyisté definují síť spojenců v materiálním prostoru. Mapa je zároveň vyjádřením expertízy a vize: jedná se nejen o neutrální popis světa takového jaký je, ale také o nástroj zhmotnění „možného světa“, světa, který by si potenciální cyklisté přáli, a o který cyklističtí lobbyisté usilují. Jeden z informátorů (A3) konstatoval, že Zelená mapa je jen jedna z možných vizualizací reality – bylo by chybou brát jí za objektivní a úplnou reprezentaci univerza města. Mapa zároveň obsahuje vizi, a proto je důležitým nástrojem budování alternativ<sup>62</sup>.

Takto – ve zjednodušené formě – se Auto\*mat ustavuje jako poskytovatel vysvětlení fungování městské politiky, přičemž zprostředkovává vztahování se (respektive nabízí prostředky k vztahování se) urbánních občanů k politickému dění v rámci cyklistickými lobbyisty budovaného politického celku „města“. Skrže tuto strategii kombinovanou se zapojením veřejnosti (často fyzickým, vtěleným, performativním) do happeningů a projektů buduje Auto\*mat jak politický rámec, do kterého zapojuje potenciální cyklisty, tak legitimitu potřebnou k ovlivňování politických procesů na úrovni města. Tuto legitimitu cyklističtí lobbyisté přetavují v kapitál v rámci interakce se strukturami městské governance, a ze své činnosti se zároveň zodpovídají svým podporovatelům, potenciálním cyklistům<sup>63</sup>.

### **8.1.2 Hra druhá: cyklistická lobby jako expertní partner struktur města**

V pondělí dopoledne se cyklističtí lobbyisté z Auto\*matu sejdou v konferenční místnosti žižkovské kanceláře. Kancelář je pokrytá nasprejovanými šedými hvězdičkami, součástí loga Auto\*mat. Na stěnách visí plakáty minulých cyklojízdy a sousedských slavností. Lobbyisté sobě mají trička, někteří s cyklistikou tematikou. Na omšelém dřevotřískovém stole stojí několik nesourodých hrnků s čajem. Před každým účastníkem leží postarší laptop.

<sup>62</sup> Vstoupíme-li do kanceláře Auto\*matu, nalezneme na stěnách celou řadu map, od mundánních katastrálních záznamů až po silně idealizované varianty, například mapu Prahy, na které jsou významné („zelené“) body propojeny symbolem kola. Užívání map pro aktivistické účely není neznámým fenoménem – řadu příkladů mapového aktivismu uvádí například the Economist (2009).

<sup>63</sup> Jeden z informátorů označil tuto aktivitu za natolik úspěšnou, že je Auto\*matu často přičítán podíl i na kauzách, se kterými má jen dílčí souvislost (A5).

Účastníci se pouští do agendy. Baví se o dění na „magoši“ (magistrátu), řeší dokumenty pro „cyklo-komisi“ (Komise pro cyklistickou dopravu rady hlavního města). Na program se dostává rekonstrukce pražských ulic a křižovatek: řeší se vztahy s TSK, dopravní federací, dopravním podnikem Hl. M. P. a Institutem pro plánování a rozvoj Hl. M. P. (IPR). Agenda se přesunuje ke konkrétním kauzám ve městě. „Až se Bělehradská zrealizuje, použijeme jí jako odstrašující případ“, konstatuje lobbyista, a dodává: „uděláme cyklojízdu středem Bělehradské, demonstrativní průjezd“. Dochází na rekonstrukci tramvajových zastávek. Účastníci vymýšlí strategii: „poženeme to normálně přes cyklo-komisi“. „Sedneme si s Hrdinou a Macháčkem u piva“<sup>64</sup>, navrhuje řešení jeden z účastníků. Na pořad dne přichází tisková konference radního pro dopravu. Účastníci plánují, jak informovat novináře, aby se během konference ptali fundovaně. „Vydáme tiskovou zprávu. Tiskové zprávy se posílají několika desítkám novinářů“, komentuje účastník.

Dochází na poslední bod jednání: Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Novela zákona obsahuje ustanovení, které dává policii právo veta při rozhodování o stavebních úpravách ulic<sup>65</sup>. Cyklističtí lobbyisté diskutují o tom, jak zákon stopnout. Zákon prošel třetím čtením, lze ho zastavit jedině v senátu. „Je to stranická záležitost“, glosuje lobbyista a komentuje partajní rozložení křesel. „Okamura potřebuje nějaký téma, když je teď v háji“ konstatuje účastník v duchu seriálu Kancelář Blaník.

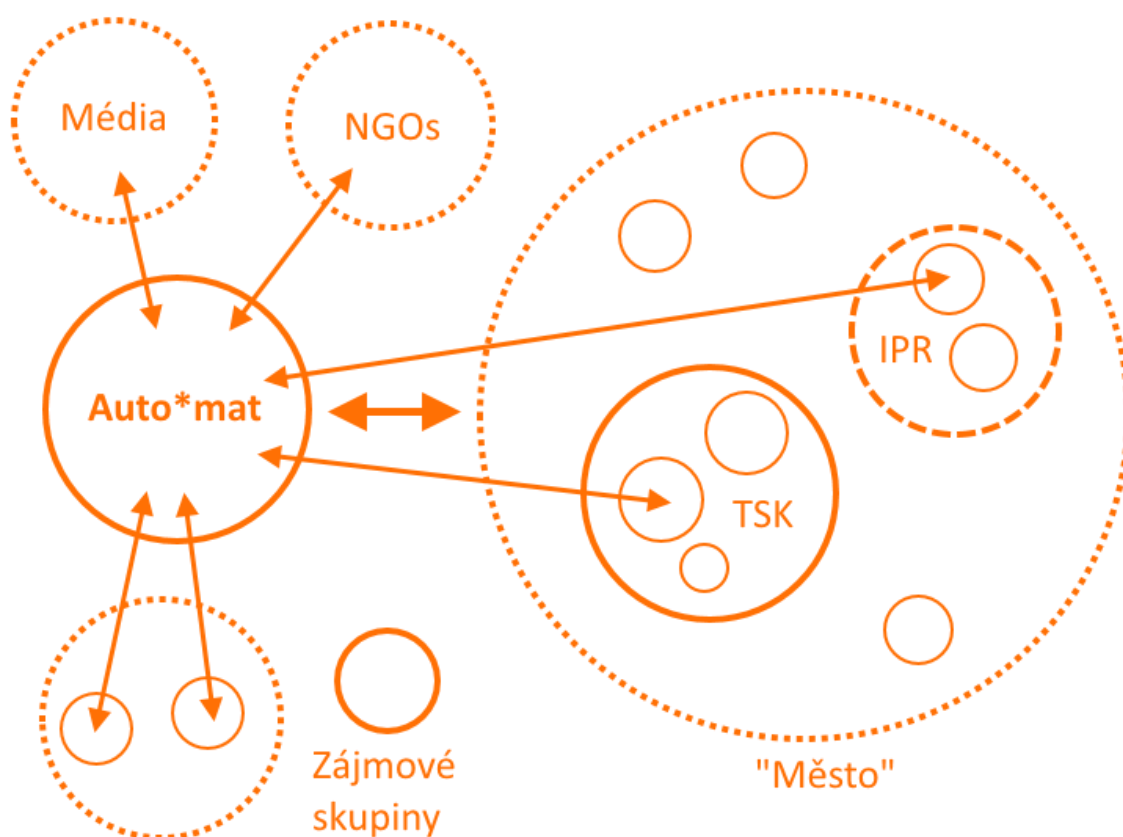
Jednání končí v obecnějším duchu: jeden z účastníků komentuje zahraniční diskuse o „setrvačnosti megadoprávních staveb“. Další účastník si sklízí věci ze stolu a připravuje se k odchodu. Do batohu ukládá knihu s titulkem Swarmwise: příručka jak změnit svět. Konference je u konce. Lobbyisté nasedají na svá kola a vyráží jednat na radnici Prahy 5.

Pakliže v rámci hry první zaujímá Auto\*mat jednoznačně kontestační strategii – vykresluje orgány městské správy jako radikálně nefunkční a nedůvěryhodné – v rámci hry druhé zaujímá Auto\*mat pragmatický postoj. Auto\*mat vstupuje do zákulisních vztahů s různými strukturami města, ať už skrze formální spolupráci, neformální konzultaci, personální propojenost či jiné druhy „síťování“. V rámci těchto vztahů usiluje Auto\*mat o přijetí „dobrých praktik“, tedy praktik, které jsou jak rozumné z hlediska proveditelnosti, k posouzení čehož Auto\*mat disponuje expertízou, tak konformní s cyklistickou ideologií. Tyto vztahy nejsou nezbytně zákulisní proto, že by byly nezbytně tajné či pokoutní, ale zřejmě proto, že jsou příliš složité a nudné na to, aby bylo zapotřebí je vysvětlovat potenciálním cyklistům – potenciální cyklisté, městští občané, beztak nemají kapacitu (čas či zájem)

<sup>64</sup> Jména byla změněna.

<sup>65</sup> Tento problém byl komunikován veřejnosti na webu Auto\*matu: <http://www.auto-mat.cz/2015/05/vyzva-policejni-veto/>

pro sledování těchto mikro-mocenských her odehrávajících se v jejich zastoupení v místnostech magistrátu, městských částí či v rámci institutů, o jejichž existenci snad ani neměli ponětí. Tuto tezi podporuje fakt, že se cyklističtí lobbyisté své adherenty o tomto dění ve zjednodušené formě informovat, a že nemají problém tato jednání odhalit externímu pozorovateli. Zároveň je zřejmé, že cyklističtí lobbyisté oceňují určitou míru soukromí ve své práci.



Obrázek 17: Schéma praktického fungování Auto\*mat (ilustrace A5).

Ilustrací těchto vztahů je například dlouhodobá spolupráce Auto\*matu s magistrátními úředníky a úředníky městských částí na takzvaných cyklogenerelech, dále například nátlak na struktury města k přijetí ucelené vize městského rozvoje. Případně pak dlouhodobá aktivita týkající se tunelu Blanka, k jehož existenci Auto\*mat spravuje samostatný server. Auto\*mat kritizuje nedostatečnost doprovodných opatření otevření tunelu, přičemž vydal vlastních 60 doporučení pro implementaci.

*Účastnili jsme se jednání komise pro cyklistickou dopravu rady hlavního města, výboru pro dopravu, zasedání zastupitelstva a desítek pracovních setkání a individuálních schůzek s politiky, úředníky a odborníky magistrátu i městských částí. Prosazovali jsme při nich rozvoj veřejné, pěší a cyklistické dopravy, zlepšování prostředí pražských ulic i životního prostředí. Navrhujeme konkrétní řešení problémů Prahy a přinášíme inspiraci z jiných evropských měst (Auto\*mat 2012, s. 11).*

Zajímavým aspektem lobbyistické činnosti je nepochybně personální propojenost Auto\*mat se strukturami města. Bývalý mluvčí Auto\*matu Vít Masare je dnes náměstkem radního za Zelené Stropnického. Další bývalý člen Auto\*matu, Tomáš Cach, po dlouhé kariéře polooficiální spolupráce se strukturami města zakotvil v Institutu pro plánování a rozvoj hlavního města Prahy (IPR), odkud dodává expertní řešení těm samým strukturám, které Auto\*mat ve svých tiskových zprávách kritizuje. Schizofrenní pozici Auto\*matu ve vztahu k orgánům správy města označil jeden z informátorů (A5) za „guerillu zevnitř s posvěcením některých osvěcených politiků“. Jeden z brzkých členů Auto\*matu Daniel Mourek zakotvil v Evropské cyklistické federaci (European Cyclists' Federation), která se věnuje pro-cyklistickému lobbyingu a diseminaci expertízy na evropské úrovni. Cyklistická lobby si pěstuje dobré vztahy s „osvěcenými“ úředníky a politiky, i s některými médii. Institucionálně se Auto\*mat opírá mimo jiné o mezinárodní projekt VOCA, na němž spolupracují nevládní organizace zaměřené na cyklistickou dopravu, který je podporovaný evropským programem Grundtvig.

Cyklistická lobby – zde reprezentovaná Auto\*matem – tedy do jisté míry supluje práci politiků. Pracuje s veřejností a s komunitami, se kterými komunikuje o potřebách a zájmech. Zároveň tyto obsahy překládá do praktických doporučení, které se pokouší „prodat“ individuálním politikům, politickým stranám, úředníkům a expertům. Proč nejsou na poptávku po kvalitních a expertně vypracovaných politikách schopny uspokojovat politické strany? Proč potřebují občanské sdružení Auto\*mat k tomu, aby byli schopni řešit problémy dopravy a veřejného prostoru? Podle informátorů je toto způsobeno problémem radikální komplexity otázek městského plánování v externalitami zamořeném politickém prostoru. Politické strany jsou kritizovány Auto\*matem i jednotlivými informátory jako nekompetentní k docenění komplexity problémů asociovaných například s dopravou, v důsledku čehož nejsou schopny docenit ani důsledky svých rozhodnutí pro různé segmenty populace a sociální organizaci města, natož do těchto rozhodnutí účinně promítat své politické záměry. Cyklističtí lobbyisté se naopak v tomto ohledu jeví jako velmi efektivní; jsou schopni vynášet soudy o tom, zda je určitá intervence do městského fungování konformní či antitetická vůči jejich (ideologické) agendě a zároveň skrze své expertní kapacity dohlédnout důsledky daného řešení a zhodnotit tak jeho rozumnost. Ideologická a technokratická složka je zde, zdá se, nerozlučitelná.

Existence těchto dvou her je podmíněna dvěma směry komunikace cyklistické lobby – směrem k veřejnosti, respektive určitému segmentu veřejnosti, tedy potenciálním cyklistům, a směrem ke strukturám města, k orgánům veřejné správy. Říše komunikace s veřejností a říše komunikace s úřady a politiky jsou radikálně odlišné a řídí se vlastní gramatikou, není proto překvapivé, že se cyklistická lobby zahnízdila v této schizofrenní pozici. Díky schopnosti zvládat rozdílné jazyky těchto

rozdílných říší se Auto\*mat, exekutivní těleso cyklistické lobby, stává aktérem překladu mezi sférou městské politiky a městskými občany.

Jak bylo popsáno výše, cyklistická lobby (reprezentovaná svým exekutivním tělesem Auto\*matem) se zapojuje do subpolitického dění jako série převodových koleček, která převádí politické obsahy generované v diskusi s veřejností směrem k orgánům veřejné správy, politikům a úředníkům. Jedná se však o něco mnohem složitějšího, než pouhé propojování a přenášení významu z bodu A do bodu B. Auto\*mat se zde vyskytuje jako aktér překladu, a překlad – jak nás upozorňují teoretici ANT – je vše, jen ne lineární a neutrální aktivita. Proto argumentuji, že máme tu čest s novým druhem politického aktéra, jakési hybridní politické entity, která vyplňuje mezery v politickém prostoru – prostory, které vznikly v důsledku migrace politických institucí v rámci sociální organizace společnosti. Nabízí se tedy otázka: Jedná se o demokratický deficit, či o příležitost pro demokracii?



## 9 Závěr

Tato práce se zabývá cyklistickou kontroverzí, která se rozhořela v mnoha světových metropolích včetně Prahy. Zde se organizují skupiny protestující proti dominanci automobilové dopravy, které žádají změnu kurzu rozvoje města směrem k udržitelným formám dopravy i života. Tyto skupiny mobilizují veřejnost a žádají město kompaktní, zelené, komunitní a příznivé pro spontánní organizaci. Středobodem kontroverze se stává bicykl jakožto městský dopravní prostředek.

Cyklistická kontroverze je obtížně uchopitelná – ukazuje se, že spíše než o sociální hnutí, které by se opíralo o dlouhodobě mobilizovanou veřejnost sdílející kolektivní identitu, se jedná o rozvětvenou síť, ve které je zapojeno množství nesouměřitelných aktérů – od občany určité čtvrti až po orgány světové governance, od znepokojených matek až po akademickou sféru. K rozpletení sítě cyklistické kontroverze se tedy jeví jako příhodná teoretická tradice ANT, která umožňuje konceptualizovat cyklistickou kontroverzi jako „aktérský svět“, v rámci kterého se sdružují entity materiální a nemateriální, lidské a nelidské, a tak adekvátně postihnout materialitu, vztahovost, heterogenitu a dynamiku zkoumaného problému.

V této práci sledujeme snažení cyklistické lobby ustavit se jako reprezentant různorodých entit, jejichž vůli překládá směrem k mocenským pozicím v rámci města. Nejprve pozorujeme, jakým způsobem pražští cyklističtí lobbyisté pracují ve spolupráci se segmenty veřejnosti a se svými spojenci na budování „cyklistické ideologie“, souboru příběhů, trop a symbolů, které vyjadřují zájmy verbovaných entit. V rámci cyklistické ideologie je vyjadřována opozice vůči automobilové kultuře, důraz na alternativní pojetí svobody v rámci města, reformní příběh modernosti, urbanistické pojetí participace a demokracie, ekologie a alternativní konzum a v neposlední řadě důraz na multiplicitu forem života ve městě. V tomto snažení se cyklističtí lobbyisté mohou opřít o transnacionální síť cyklistické kontroverze, která spravuje a poskytuje k instantnímu použití rozvětvený repertoár významů, obrazů a historických odkazů. Mohou se také opřít o množinu spojenců, které verbují z oblasti geopolitiky, akademické sféry i sféry médií. Pražští cyklističtí lobbyisté nakonec formují i určité lokální aliance, například s městskou buržoazní bohémou. Z těchto aliancí čerpají cyklističtí lobbyisté nejen střípky ke stavbě svého postmoderního ideologického celku, ale také zdroje: finance, expertízu a legitimitu.

Zdroje, které cyklističtí lobbyisté vyhrávají v rámci výše popsané „první hry“ proměňují v politický kapitál v rámci „hry druhé“. V rámci hry druhé, více méně zákulisní, cyklističtí lobbyisté skrze vlastní akce i systematický lobbying zainteresovaných úřadů a úředníků, politických stran a politiků prosazují kroky, které považují za pozitivní ve vztahu k žitnému, přátelskému a komunitnímu městu, městu, které tepe rychlostí bicyklu. Cyklističtí lobbyisté jednají performativně: někdy mluví, někdy

intervenují. Někdy figurují jako dodavatelé expertního vědění, jindy blokují ulice. Někdy se snaží ke změně přimět úředníky, jindy změnu jednoduše sami realizují skrze své projekty. Ve všech případech však usilují o změnu módu fungování města směrem k městu respektujícímu „lidský rozměr“.

Skrze spolčování se s entitou bicyklu cyklističtí lobbyisté konstituují materiální veřejnost. Bicykl, stejně jako automobil, je s tomto ohledu významný hraniční objekt – zprostředkovává propojení mezi světem intimních praktik městských občanů a veřejným prostorem. Skrze diskurzivní práci cyklističtí lobbyisté promítají obsahy vyjádřené v cyklistické ideologii do entity bicyklu. Vtahují tak městské občany do politiky zadními dvířky – skrze jejich vtělené praktiky, skrze jejich životní styl a konzumní volby. Zároveň cyklističtí lobbyisté využívají i třetí sféry, ve které má entita bicyklu své místo: svět formální politiky, jak té byrokratické, ve které se bicykl nachází jako dopravní prostředek, který je třeba regulovat, i politiky vizionářské, která entitu bicyklu rozeznává jako nástroj a symbol udržitelnosti. Díky této ‚vodivosti‘ kola cyklističtí lobbyisté propojují tyto sféry dohromady a vytváří materiální veřejnost organizovanou okolo symbolu/materie kola. Ve svém dvojitě angažmá cyklističtí lobbyisté jednají jako aktér překladu. Interagují s veřejností, zájmovými skupinami a různorodými spojenci, které prostřednictvím různých příslibů a ústupků verbují do svého aktérského světa, a následně překládají získaný input v substantivní kroky, které realizují vlastní intervencí či lobbováním politiků a úředníků. Cyklističtí lobbyisté tedy provozují jakýsi převod vůle: reprezentují zájmy různých entit (věcí, organizací, myšlenkových směrů a segmentů veřejnosti), a v jejich jménu vytváří tlak na implementaci změn ve fungování města. V tomto ohledu cyklističtí lobbyisté vynalézají politiku. Dělalí tak skrze interakci s veřejností v kombinaci s mobilizací symbolu/technologie kola, která představuje hraniční objekt mezi sférou osobních konzumních praktik, veřejnou sférou a sférou byrokratické správy. Symbol/materii kola zároveň skrze sérii pečlivých diskursivních manipulací ve spolupráci s různými spojenci naplňují ideologickými významy a ustavují ho/ji jako reprezentaci série příběhů a hodnot dalekosáhle přesahujících tematiku městské cyklistiky. Takto je vytvářena cyklistická kontroverze, v rámci které se bok po boku nachází entity jako je automobil a bicykl, městská infrastruktura, náměstí, silnice a kavárny, zájmové skupiny, politici a úředníci, planeta jako ekologická entita i město jako dýchající organismus.

Abychom dokázali plně porozumět pražské cyklistické kontroverzi jako fenoménu, musíme jí zasadit do kontextu. V tomto případě se jedná o kontext dvojí. Zprv je třeba cyklistické kontroverzi porozumět jako konkrétnímu fenoménu, který je výsledkem snažení různých historických i současných aktérů. Pro pochopení politizované povahy bicyklu, musíme lokalizovat technologii bicyklu v jejím konkrétním zakotvení v sociálních vztazích a v režimech dopravy, sportu a relaxace. V kontextu městské dopravy je třeba věnovat pozornost vztahu bicyklu a automobilu, dvou technologií, které existují

v jistém smyslu následně, v jistém smyslu paralelně, a v jistém smyslu v konkurenčním vztahu. Významu bicyklu v 21. století je třeba vždy hledat ve vztahu k automobilu – dominantnímu prostředku individuální dopravy dnešní doby.

Bicykl je technologií politizující i politizovanou. Politizovaná povaha technologie kola byla ustavena skrze apropriaci této technologie různými historickými zájmovými skupinami. Mezi ty patří například socialistické hnutí na konci devatenáctého století, anarchistické (situacionistické) hnutí v šedesátých a sedmdesátých letech dvacátého století a environmentalistické hnutí současnosti. Díky této historii se bicykl ustavil jako politizovaná technologie, kolem které se organizuje současná transnacionální síť cyklistické kontroverze. Současná podoba globální sítě cyklistické kontroverze se vyjevuje například ve fenoménu Critical Mass – instituci protestních cyklojízdy, která je emulována ve stovkách metropolí světa. Tato síť dnes disponuje nezanedbatelnou komunikační infrastrukturou, která jí umožňuje sdílet významy a akční repertoáry s lokálními instancemi cyklistické kontroverze.

Pražské cyklistické kontroverzi lze tedy porozumět jedině na pozadí historie politizace bicyklu sociálními hnutími a v kontextu existující a rozvinuté infrastruktury transnacionální sítě cyklistické kontroverze. Transnacionální povaha cyklistické kontroverze umožňuje pražským cyklistickým lobbyistům přistupovat k množství akčních repertoárů (např. cyklojízda), obrazů (např. anděl na kole), a významů (např. kolo jako agent mnohosti). Kromě toho také zprostředkovává pražským cyklistickým lobbyistům přístup k množství předjednaných spojení, ze kterých je možné čerpat zdroje (finance, expertízu i legitimitu).

Kromě historického kontextu, který nám dává cyklistickou kontroverzi docenit v její specifické a neopakovatelné trajektorii, je možné cyklistickou kontroverzi vidět také jako fenomén vypovídající o politické struktuře pozdně moderní doby. Cyklistickou kontroverzi je možné číst jako formu subpolitiky, která zapadá do kontextu teorie reflexivní modernizace. Teorie reflexivní modernizace a rizikové společnosti tematizuje sociální a politické proměny organizace Západní společnosti. Tato teorie konstatuje nástup subpolitiky jakožto paralelní politické sféry, v rámci které jsou do politiky vtahovány jak každodenní konzumní a životně-stylové volby jednotlivců, tak působení vědy, transnacionálních koncernů a dalších aktérů, kteří nastavují parametry sociální změny. Teorie popisuje vyvazování se politiky z povědomých rámců a vynalézání politiky v oblastech, ve kterých zatím přesně nevíme, jak s ní naložit.

Úspěch cyklistické lobby v pražském kontextu je odvislý od kosmopolitního *mindsetu* občanů, který teorie reflexivní modernizace a rizikové společnosti tematizuje. Cyklističtí lobbyisté se účastní sociální konstrukce reality v kooperaci s kosmopolitními městskými občany, kteří se odcizili konvenčním

institucím politické správy města. Cyklističtí lobbyisté přicházejí s konkurenční expertízou vůči oficiálním expertům a vtahují veřejnost (potenciální cyklisty) do přidružené kontroverze. Cyklističtí lobbyisté vykreslují rizika, která plynou ze strany automobilistů směrem k chodcům a cyklistům. Toto uvalování rizik zároveň rámuje jako nespravedlivé a žádají nápravu. Rozporují tak racionalitu rozhodnutí politiků a úředníkům investovat do dopravních staveb, a kritizují samotné politiky jako původce rizik. Zapojují tak institucionalizovanou nedůvěru vůči těm, kteří byli ke správě rizik zmocněni. Bicykl – dopravní prostředek, který se pohybuje na okraji zájmu současné politické reprezentace – cyklističtí lobbyisté naopak rámuje jako agenta ozeleňování, jako prvek, který generuje „lepší město“ – politické reprezentaci navzdory. ‚Potenciálním cyklistům‘ – segmentu veřejnosti, se kterou cyklistická lobby vstupuje do interakce – tak zároveň poskytují nástroj k přímému zapojení se do pozitivní změny – ať již jízdou do práce na kole či konzumací *fair trade* kávy v spřízněném podniku zobrazeném na Zelené mapě, potenciální cyklisté jsou zmocňováni k vzetí stavu svého města do vlastních rukou. Cyklista je v narativech cyklistických lobbyistů dobrý občan, který vlastní aktivitou jedná ve prospěch města (světa), ve kterém chceme žít.

Teorii rizikové společnosti, která se zřetelně vyjevuje jako relevantní v analýze cyklistických lobbyistů jakožto aktérů subpolitiky, zde rozvíjím a aktualizuji impulzy teoretické tradice ANT. Agenda ANT je do jisté míry paralelní k teorii rizikové společnosti – taktéž popisuje proměnu politického pole směrem od ‚normální‘ politiky k ‚vyvázané‘ politice. Na rozdíl od teorie rizikové společnosti však poskytuje konkrétní empirické nástroje k analýze kontroverzí. ANT také obohacuje náš slovník o řadu cenných pojmů. Spíše než o rizicích má v případě cyklistických lobbyistů smysl mluvit o externalitách, pozitivních a negativních, které cyklističtí lobbyisté konstruují ve spolupráci se svými spojenci a potenciálními cyklisty. Skrze tuto sociální konstrukci zahrnují cyklističtí lobbyisté své spojence a adherenty do aktérského světa, v jehož jádru stojí bicykl. ANT nám umožňuje docenit spolčování se cyklistických lobbyistů s materiálními objekty, skrze jejichž zapojení konstruují materiální veřejnost – veřejnost organizovanou okolo symbolu/materie kola.

Cyklistickou kontroverzi je tedy zajímavé docenit jako symptom doby, jako symptom obecnějšího trendu vyvazování politiky z institucionalizovaných fór demokratického vládnutí ve prospěch nástupu „abnormální politiky“ – politiky kontroverzí, která se odehrává na bázi ad-hoc veřejností organizovaných okolo kauz a okolo politizovaných materiálních objektů. Pozice politické strany jakožto privilegovaného subjektu politiky zde není garantována. Konvenční subjekty demokratické politiky se musí prát o své místo tváří v tvář slepencům aktérů organizovaných okolo politizovaných („fabrikovaných“) objektů kontroverzí, které taktéž reprezentují.

Nahlížení aktivit cyklistické lobby prizmatem teorie rizikové společnosti nám dává možnost přemýšlet o jednání cyklistických aktivistů jako o politické, respektive subpolitické, aktivitě. Perspektiva ANT nám dále otevírá dveře ke studiu konkrétní podoby dané kontroverze – ke studiu vztahů různých aktérů v jejím rámci, a k docenění role věcí – objektů a technologií – které tuto alianci umožňují ukovat a spravovat. V rámci této perspektivy jsou objekt bicyklu, celek města i komunity v jeho rámci, nesamozřejmým konceptuálním vynálezem. Politika se zde odehrává v procesu vynalézání: vynalézání nových kolektivů, vynalézání nových politizovaných objektů a vynucování přeskupení struktur možností a šancí skrze diskurzivní i materiální intervenci.

Cyklističtí lobbyisté (zde primárně reprezentovaní iniciativou Auto\*mat) se slovu politika pečlivě vyhýbají a usilují o zarámování své aktivity v praktických termínech: cyklistická lobby propojuje nepropojené, zahrnuje nezahrnuté, překládá expertízu mezi těmi, kdo jí produkují, a těmi, kdo ji mají uplatnit v praxi. Cyklističtí lobbyisté skrze své aktivity jednoduše zmocňují občany k tomu, aby se sami stali motorem změny k lepšímu. Ač je tato aktivita rámována jako politicky neutrální, nepolitická či dokonce anti-politická, je důležité si uvědomit, že cyklističtí lobbyisté zároveň do svých aktivit promítají vlastní agendu tak, jak je definovaná v rámci cyklistické ideologie. Jedná se o agendu, která staví do popředí některé městské identity, které vykresluje jako morální, a naopak upozaduje jiné městské identity, které vykresluje jako morálně nehodné a negativní externality uvalující. Cyklistická lobby usiluje o změnu módu života ve městě. Tuto změnu prosazuje jak mobilizací veřejnosti, tak zákulisním lobbyingem. Ke své činnosti, která reprezentuje některé urbánní identity na úkor jiných, získává legitimitu skrze mix produkce expertního vědění a námluv s různými partnery, včetně části veřejnosti. Cyklistická lobby zde tedy figuruje jako reprezentant – reprezentuje toky externalit, reprezentuje zájmy „komunit“, mluví jménem „občanské společnosti“ i „zdravého města“. Jednoduše řečeno, cyklistická lobby je politický hybrid.

V jednom se teoretici reflexivní modernizace a teoretici ANT zcela shodují: s hybridními aktéry vyvázané politiky se budeme nadále setkávat, a měli bychom se s nimi naučit žít. Je tedy na místě začít přemýšlet o roli politických hybridů v politických systémech a ptát se po podmínkách, za kterých jejich intervence mohou být vnímány jako legitimní. Noortje Marres komentuje:

*Vyvazování se politiky je dnes obecně nahlíženo jako problém pro demokracii: zatímco se politika přesunuje do míst vzdálených od ustavených fór demokratické politiky – do mezivládních organizací, výzkumných laboratoří a sociálních hnutí – odehrává se mimo dosah běžných mechanismů, které zajišťují zodpovídání se a reprezentativnost politického procesu (Marres 2005, s. 144).*

Vyvazování politiky je rozhodně možné vnímat jako problém: Pakliže cyklistická lobby jedná politicky, je možné toto jednání označit za demokratické? Může být tato forma politiky označena za

demokratickou, pakliže částečně či zcela obchází sankcionované instituce demokratického rozhodování, jako jsou referenda a volby? Může být považována za demokratickou, pakliže nerespektuje princip jeden občan-jeden hlas? Může být považována za demokratickou, pakliže postrádá jasně definovaný rámec, a do jedné politické diskuse (kontroverze) zahrnuje entity lokální i místně vzdálené, abstraktní i konkrétní, individuální občany i makrostruktury, lidi i věci? Je zřejmé, že politické angažmá hybridů jako je cyklistická lobby je obtížné zahrnout do rámce demokratické politiky – z podstaty věci se pohybují v šedé zóně demokratického vládnutí. Zároveň je však třeba docenit vyvazování se politiky jako příležitost pro demokracii. Subpolitika umožňuje participaci: zapojení veřejnosti v politických otázkách v některých případech vyžaduje jejich vynesení z gesce formálních politických institucí. Problémy, které se vzněcují jako jádra kontroverzí, jednoduše nepasují do institucionalizovaných fór demokratického vládnutí. Není snadné je jednoduše zahrnout, protože pakliže samotná definice situace je zpochybňována a pakliže ontologická východiska protistran jsou nekompatibilní, pak i výběr rámce řešení daného problému – politického či nepolitického, veřejného či soukromého – je předmětem sporu. Měli bychom docenit odpor k institucionálnímu zahrnutí jako vlastnost problémů, které vyžadují jiné zapojení veřejnosti, a jiný mód reprezentace. Právě tehdy, když stávající instituce systematicky selhávají v řešení určitého problému, kumuluje se motivace k vytvoření slepence aktérů, který daný problém přemístí tak, aby se mu dostalo řešení. Abnormální politika odehrávající se v hybridních fórech by se tedy měla stát předmětem vážné diskuse týkající se budoucnosti demokracie, ve které formální demokratická politika koexistuje s performativní politikou kontroverzí.

## 10 Použitá literatura

ALDRED, Rachel, 2010. 'On the outside': constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography* [online]. roč. 11, č. 1, s. 35–52 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1464-9365. Dostupné z: doi:10.1080/14649360903414593

ALDRED, Rachel, 2012a. *Cycling Cultures: Summary of key findings and recommendations* [online]. 2012. B.m.: Cycling cultures in a mass motorised society: A multi-method case study of four English urban areas. Dostupné z: <http://www.cyclingcultures.org.uk/Final-report-cycling-cultures.pdf>

ALDRED, Rachel, 2012b. Governing transport from welfare state to hollow state: The case of cycling in the UK. *Transport Policy* [online]. 9., roč. 23, s. 95–102 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0967070X. Dostupné z: doi:10.1016/j.tranpol.2012.05.012

ALDRED, Rachel, 2012c. The role of advocacy and activism in shaping cycling policy and politics. In: John PARKIN, ed. *Cycling and Sustainability*. Bingley: Emerald Group Publishing Limited, s. 83–108. ISBN 978-1780522982.

ALDRED, Rachel, 2013a. Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society. *Mobilities* [online]. 5., roč. 8, č. 2, s. 252–271 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1745-0101, 1745-011X. Dostupné z: doi:10.1080/17450101.2012.696342

ALDRED, Rachel, 2013b. Who are Londoners on Bikes and what do they want? Negotiating identity and issue definition in a 'pop-up' cycle campaign. *Journal of Transport Geography* [online]. 6., roč. 30, s. 194–201 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 09666923. Dostupné z: doi:10.1016/j.jtrangeo.2013.01.005

ALDRED, Rachel, 2014. A Matter of Utility? Rationalising Cycling, Cycling Rationalities. *Mobilities* [online]. roč. 8, č. 2, s. 1–20 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1745-0101. Dostupné z: doi:10.1080/17450101.2014.935149

ALDRED, Rachel a Laura GOLBUFF, 2011. *Cycling Policy in the UK: A Historical and Thematic Overview* [online]. B.m.: University of East London. ISBN 9781905858217. Dostupné z: <http://rachelaldred.org/wp-content/uploads/2012/10/cycling-review1.pdf>

ALDRED, Rachel a Katrina JUNGNICHEL, 2012. Constructing Mobile Places between 'Leisure' and 'Transport': A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology* [online]. 1.6., roč. 46, č. 3, s. 523–539 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0038-0385, 1469-8684. Dostupné z: doi:10.1177/0038038511428752

ALFLEY, Lauren, 2010. *The search for authenticity: how hipsters transformed from a local subculture to a global consumption collective* [online]. B.m. Graduate School of Arts and Sciences of Georgetown University. Dostupné z: [https://www.academia.edu/349343/The\\_Search\\_for\\_Authenticity\\_How\\_Hipsters\\_Transformed\\_from\\_a\\_Local\\_Subculture\\_to\\_a\\_Global\\_Consumption\\_Collective](https://www.academia.edu/349343/The_Search_for_Authenticity_How_Hipsters_Transformed_from_a_Local_Subculture_to_a_Global_Consumption_Collective)

ARMBRUSTER-SANDOVAL, Ralph, 2005. Workers of the World Unite? The Contemporary Anti-Sweatshop Movement and the Struggle for Social Justice in the Americas. *Work and Occupations* [online]. 1.11., roč. 32, č. 4, s. 464–485 [vid. 23. duben 2015]. ISSN 0730-8884, 1552-8464. Dostupné z: doi:10.1177/0730888405278990

AUTO\*MAT, 2010. *Výroční zpráva 2009* [online]. 2010. [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: [http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/VZ\\_automat\\_2009.pdf](http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/VZ_automat_2009.pdf)

- AUTO\*MAT, 2012. *Výroční zpráva 2011* [online]. 2012. [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/Automat-2010-final-web1.pdf>
- AUTO\*MAT, 2013a. Smetanovo nábřeží se promění v pěší zónu. Zatím na zkoušku. *Auto\*mat* [online] [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/2013/03/smetanovo-nabrezi-se-promeni-v-pesi-zonu-zatim-na-zkousku-2/>
- AUTO\*MAT, 2013b. Velká jarní cyklojízda oživí ulice Prahy. Pojedte také! *Auto\*mat* [online] [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/2013/04/velka-jarni-cyklojizda-ozivi-ulice-prahy-pojedte-take/>
- AUTO\*MAT, 2013c. *Výroční zpráva 2012* [online]. 2013. [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-2012.pdf>
- AUTO\*MAT, 2014a. *Do práce na kole 2014*. Tištěný propagační materiál.
- AUTO\*MAT, 2014b. Praha bezmotorová. V sobotu projede Prahou tradiční cyklojízda. *Auto\*mat* [online] [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/2014/04/praha-bezmotorova-v-sobotu-projede-prahou-tradicni-cyklojizda/>
- AUTO\*MAT, 2014c. *Vize pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025* [online]. 2014. [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://vize25.cz/>
- AUTO\*MAT, 2014d. *Výroční zpráva 2013* [online]. 2014. [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/wp-content/uploads/V%C3%BDro%C4%8Dn%C3%AD-zpr%C3%A1va-AM-2013.pdf>
- AUTO\*MAT, 2015a. *Do práce na kole 2015*. Tištěný propagační materiál.
- AUTO\*MAT, 2015b. *Svátek jarní cyklodennosti*. Tištěný propagační materiál.
- AUTO\*MAT, nedatováno. Osobnosti. *Auto\*Mat* [online] [vid. 6. květen 2015]. Dostupné z: <http://www.auto-mat.cz/osobnosti/irena-koutska/>
- AUTO\*MAT a GREEN MAP SYSTEM, 2012. *Zelená mapa Prahy = Prague green map*. [map]. 2. vyd. ISBN 9788026019602.
- BAUMAN, Zygmunt, 2006. *Liquid modernity*. Repr. Cambridge: Polity Press. ISBN 9780745624105.
- BECK, Ulrich, 2002. The Cosmopolitan Society and Its Enemies. *Theory, Culture & Society* [online]. 1.4., roč. 19, č. 1-2, s. 17–44 [vid. 25. duben 2015]. ISSN 0263-2764. Dostupné z: doi:10.1177/026327640201900101
- BECK, Ulrich, 2007. *Vynalézání politiky: k teorii reflexivní modernizace*. POST (Postmoderní sociologické teorie); sv. 10. Přel. Břetislav HORYNA. Praha: Sociologické nakladatelství SLON. ISBN 978-80-86429-64-9.
- BECK, Ulrich, 2010. Cosmopolitan Sociology: the outline of an argument. *Ulrich Beck Online* [online]. [vid. 25. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.ulrichbeck.net-build.net/index.php?page=cosmopolitan>



- BECK, Ulrich, 2011a. Cosmopolitan sociology: outline of a paradigm shift. In: Maria ROVISCO a Magdalena NOWICKA, ed. *The Ashgate Research Companion to Cosmopolitanism* [online]. B.m.: Ashgate, s. 17–32 [vid. 23. duben 2015]. ISBN 978-0-7546-7799-4. Dostupné z: <http://www.ashgate.com//default.aspx?page=637&calcTitle=1&isbn=9780754677994>
- BECK, Ulrich, 2011b. *Riziková společnost : na cestě k jiné moderně*. POST (Postmoderní sociologické teorie); sv. 9. Přel. Otakar VOCHOČ. Praha: Sociologické nakladatelství SLON. ISBN 978-80-7419-047-6.
- BĚLOHRADSKÝ, Václav, 2009. *Společnost nevolnosti: Eseje z pozdější doby*. 2. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství SLON. ISBN 978-80-7419-007-0.
- BĚLOHRADSKÝ, Václav, 2013. Řekněme něco levicového II. *Eseje a úvahy* [online]. [vid. 24. duben 2015]. Dostupné z: [http://www.multiweb.cz/hawkmoon/rekneme\\_neco\\_levicoveho.htm](http://www.multiweb.cz/hawkmoon/rekneme_neco_levicoveho.htm)
- BENNET, Scott, nedatováno. McLuhan's Laws of Media. <http://www.horton.ednet.ns.ca> [online]. [vid. 23. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.horton.ednet.ns.ca/staff/scottbennett/media/index.html>
- BLICKSTEIN, Susan G., 2010. Automobility and the Politics of Bicycling in New York City. *International Journal of Urban and Regional Research* [online]. roč. 34, č. 4, s. 886–905 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1468-2427. Dostupné z: doi:10.1111/j.1468-2427.2010.00914.x
- CALLON, Michel, 1998a. An essay on framing and overflowing: economic externalities revisited by sociology. *The Sociological Review* [online]. 5., roč. 46, č. S1, s. 244–269 [vid. 28. duben 2015]. ISSN 00380261. Dostupné z: doi:10.1111/j.1467-954X.1998.tb03477.x
- CALLON, Michel, 1998b. The sociology of an actor-network. In: Michel CALLON, John LAW a Arie RIP, ed. *Mapping the dynamics of science and technology: sociology of science in the real world*. Nachdr. Houndmills: Macmillan, s. 19–34. ISBN 9780333372234.
- CALLON, Michel a Bruno LATOUR, 1981. Unscrewing the big Leviathan: how actors macro-structure reality and how sociologists help them to do so. In: K. KNORR-CETINA a Aaron Victor CICOUREL, ed. *Advances in social theory and methodology: toward an integration of micro- and macro-sociologies*. Boston: Routledge & Kegan Paul, s. 277–303. ISBN 0710009461.
- CAMPUS, Donatella, 2010. Mediatization and Personalization of Politics in Italy and France: The Cases of Berlusconi and Sarkozy. *The International Journal of Press/Politics* [online]. 1.4., roč. 15, č. 2, s. 219–235 [vid. 24. duben 2015]. ISSN 1940-1612, 1940-1620. Dostupné z: doi:10.1177/1940161209358762
- CARLSSON, Chris, LisaRuth ELLIOTT a Adriana CAMARENA, ed., 2012. *Shift Happens!: Critical Mass at 20*. 1. vyd. San Francisco, California: Full Enjoyment Books. ISBN 9780926664081.
- CÍSAŘ, Ondřej, 2005. Na cestě ke společnosti světoobčanů? Nevládní organizace, sociální hnutí a „noví“ aktivisté vně státních hranic. *Sociální studia*. roč. 1, s. 87–109. ISSN 1214-813X.
- CÍSAŘ, Ondřej, 2015. Politická sociologie a kritická teorie Ulricha Becka. *Sociologický časopis*. roč. 51, č. 1, s. 125–146. ISSN 2336-128X.
- COHEN, Stanley, 2002. *Folk devils and moral panics: the creation of the Mods and Rockers*. 3rd ed. London ; New York: Routledge. ISBN 0415267110.

- COLLINS, Jane L., 2003. *Threads: Gender, Labor, and Power in the Global Apparel Industry*. 1 edition. Chicago: University Of Chicago Press. ISBN 9780226113722.
- COX, Peter a Frederick VAN DE WALLE, 2007. Bicycles Don't Evolve: Velomobiles and the Modelling of Transport Technologies. In: Dave HORTON, Peter COX a Paul ROSEN, ed. *Cycling and Society*. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, s. 113–131. ISBN 9780754648444.
- CREIGHTON, Sean, 1995. Organised Cycling and Politics: the 1890s & 1900s in Battersea. *The Sports Historian* [online]. roč. 15, č. 1. ISSN 1351-5462. Dostupné z: doi:10.1080/17460269508551677
- CYCLE4CHANGE, nedatováno. Kodaň. *Cycle4change.cz* [online]. Dostupné z: <http://cycle4change.cz/index.php/cesta/95-kodan>
- DE LA BRUHEZE, Adri A. Albert a Martin EMANUEL, 2012. European bicycling: The politics of low and high culture: taming and framing cycling in twentieth-century Europe. *The Journal of Transport History* [online]. 1.6., roč. 33, č. 1, s. 64–66 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 00225266, 17593999. Dostupné z: doi:10.7227/TJTH.33.1.5
- DE LAET, Marianne a Annemarie MOL, 2000. The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology. *Social Studies of Science* [online]. 1.4., roč. 30, č. 2, s. 225–263 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0306-3127. Dostupné z: doi:10.1177/030631200030002002
- DE VRIES, Gerard, 2007. What is Political in Sub-politics?: How Aristotle Might Help STS. *Social Studies of Science* [online]. 1.10., roč. 37, č. 5, s. 781–809 [vid. 24. duben 2015]. ISSN 0306-3127. Dostupné z: doi:10.1177/0306312706070749
- DOX a Jaroslav ANDĚL, 2014. *Modes of democracy*. 2014.
- EBERT, Anne-Katrin, 2012. When cycling gets political: Building cycling paths in Germany and the Netherlands, 1910–40. *The Journal of Transport History* [online]. 1.6., roč. 33, č. 1, s. 115–137 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 00225266, 17593999. Dostupné z: doi:10.7227/TJTH.33.1.8
- FIALA, Šimon, 2012. *Korupce jako narativ*. Praha. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut sociologických studií, Katedra sociologie.
- FRASER, Nancy, 2009. *Scales of Justice: Reimagining Political Space in a Globalizing World*. B.m.: Columbia University Press. ISBN 9780231146807.
- FULLER, Steve, 1994. Making Agency Count A Brief Foray Into the Foundations of Social Theory. *American Behavioral Scientist* [online]. 1.5., roč. 37, č. 6, s. 741–753 [vid. 23. duben 2015]. ISSN 0002-7642, 1552-3381. Dostupné z: doi:10.1177/0002764294037006003
- FURNESS, Zack, 2005. Biketivism and Technology: Historical Reflections and Appropriations. *Social Epistemology* [online]. roč. 19, č. 4, s. 401–417 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0269-1728. Dostupné z: doi:10.1080/02691720500145696
- FURNESS, Zack, 2007. Critical Mass, Urban Space and Vélomobility. *Mobilities* [online]. roč. 2, č. 2, s. 299–319 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1745-0101. Dostupné z: doi:10.1080/17450100701381607
- FURNESS, Zack, 2010. *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia: Temple University Press. ISBN 9781592136131.

GAL, Uri, Youngjin YOO a Richard J. BOLAND, 2008. The Dynamics of Boundary Objects, Social Infrastructures and Social Identities. *Sprouts: Working Papers on Information Systems* [online]. 11.4., roč. 4, č. 11. ISSN 1535-6078. Dostupné z: [http://aisel.aisnet.org/sprouts\\_all/67](http://aisel.aisnet.org/sprouts_all/67)

GIDDENS, Anthony, 1977. *Studies in social and political theory*. New York: Basic Books. ISBN 046508270X.

GIDDENS, Anthony, 1991. *Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age*. 1. vyd. Stanford, Calif: Stanford University Press. ISBN 9780804719445.

GLADWELL, Malcolm, 2000. *The tipping point: how little things can make a big difference*. 1st ed. Boston: Little, Brown. ISBN 0316316962.

GOULDNER, Alvin W., 1962. Anti-Minotaur: The Myth of a Value-Free Sociology. *Social Problems* [online]. roč. 9, č. 3, s. 199–213 [vid. 23. duben 2015]. ISSN 0037-7791. Dostupné z: doi:10.2307/799230

GREEN, Judith, Rebecca STEINBACH a Jessica DATTA, 2012. The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology* [online]. 1.4., roč. 46, č. 2, s. 272–289 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0038-0385, 1469-8684. Dostupné z: doi:10.1177/0038038511419193

GREIF, Mark, Kathleen ROSS a Dayna TORTORICI, 2010. *What was the hipster?: a sociological investigation* [online] [vid. 1. květen 2015]. ISBN 9780062072450 0062072455. Dostupné z: <http://www.contentreserve.com/TitleInfo.asp?ID={9956DFDF-683C-4533-93C8-2A741CB5C46F}&Format=410>

GRZNÁR, Miroslav, Petra BERÁNKOVÁ, Tomáš SAMEC a Lucie ČERNÁ, 2014. Politická kultura v narativech: kulturní repertoáry vztahování se k současné politice. *Antropowebzin*. roč. 3, č. 4, s. 139–149. ISSN 1801-8807.

HANKE, Hynek, 2009. Auto\*Mat and Images from Prague – Carbusters. *Carbusters* [online]. [vid. 1. květen 2015]. Dostupné z: <http://carbusters.org/2009/11/03/automat-and-images-from-prague/>

HARDIN, Russell, 1982. *Collective action*. Baltimore: Published for Resources for the Future by the Johns Hopkins University Press. ISBN 080182818X 0801828198.

HAVELKA, Miloš, 1998. „Nepolitická politika“: kontexty a tradice. *Sociologický časopis*. roč. 34, č. 4, s. 455–466. ISSN 2336-128X.

HEMPELL, Anthony, nedatováno. The Resonating Interval: Exploring the Process of the Tetrad. <http://www.anthonyhempell.com/papers/tetrad> [online]. [vid. 23. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.anthonyhempell.com/papers/tetrad/concept.html>

HIER, Sean, 2003. Risk and panic in late modernity: implications of the converging sites of social anxiety. *British Journal of Sociology* [online]. 1.1., roč. 54, č. 1, s. 3–20 [vid. 25. duben 2015]. ISSN 0007-1315, 1468-4446. Dostupné z: doi:10.1080/0007131032000045879

HILLMAN, Mayer, 1992. Cycling And Health. *BMJ: British Medical Journal*. roč. 304, č. 6832, s. 986–987. ISSN 0959-8138.

HNILIČKA, Pavel, 2012. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. 2. vyd. ISBN 978-80-7294-592-4.

HOLZER, Boris a Mads P. SØRENSEN, 2003. Rethinking Subpolitics Beyond the 'Iron Cage' of Modern Politics? *Theory, Culture & Society* [online]. 1.4., roč. 20, č. 2, s. 79–102 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0263-2764, 1460-3616. Dostupné z: doi:10.1177/0263276403020002005

HORTON, ESRC Postdoctoral Fellow Dave, 2006. Environmentalism and the bicycle. *Environmental Politics* [online]. roč. 15, č. 1, s. 41–58 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0964-4016. Dostupné z: doi:10.1080/09644010500418712

HUVILA, Isto, 2011. The politics of boundary objects: Hegemonic interventions and the making of a document. *Journal of the American Society for Information Science and Technology* [online]. roč. 62, č. 12, s. 2528–2539 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1532-2890. Dostupné z: doi:10.1002/asi.21639

INGRAM, Darcy, 2012. „We Are No Longer Freaks“: The Cyclists' Rights Movement in Montreal. *Human Kinetics Journals*. 27.6., roč. 43, č. 1, s. 18–42. ISSN 1543-2947.

JONES, Tim, Colin G POOLEY, Griet SCHELDAMAN, Dave HORTON, Miles TIGHT, Caroline MULLEN, Ann JOPSON a Anthony WHITEING, 2012. Moving around the city: discourses on walking and cycling in English urban areas. *Environment and Planning A* [online]. roč. 44, č. 6, s. 1407–1424 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0308-518X, 1472-3409. Dostupné z: doi:10.1068/a44387

KATZ, Richard S. a Peter MAIR, 1995. Changing Models of Party Organization and Party Democracy The Emergence of the Cartel Party. *Party Politics* [online]. 1.1., roč. 1, č. 1, s. 5–28 [vid. 23. duben 2015]. ISSN 1354-0688, 1460-3683. Dostupné z: doi:10.1177/1354068895001001001

KECK, Margaret E. a Kathryn SIKKINK, 1998. *Activists Beyond Borders: Advocacy Networks in International Politics*. 1 edition. Ithaca, N.Y: Cornell University Press. ISBN 9780801484568.

KELLY, Owen, 2013. McLuhan's tetrads: what they are and how they work. *owenkelly.net* [online]. [vid. 23. duben 2015]. Dostupné z: <http://www.owenkelly.net/984/mcluhans-tetrads/>

KENNEDY, Emily Huddart, 2011. Rethinking ecological citizenship: the role of neighbourhood networks in cultural change. *Environmental Politics* [online]. roč. 20, č. 6, s. 843–860. ISSN 0964-4016. Dostupné z: doi:10.1080/09644016.2011.617169

LANGER, Ana Inés, 2007. A Historical Exploration of the Personalisation of Politics in the Print Media: The British Prime Ministers (1945-1999). *Parliamentary Affairs* [online]. 22.5., roč. 60, č. 3, s. 371–387 [vid. 24. duben 2015]. ISSN 0031-2290, 1460-2482. Dostupné z: doi:10.1093/pa/gsm028

LANGER, Ana Inés, 2010. The Politicization of Private Persona: Exceptional Leaders or the New Rule? The Case of the United Kingdom and the Blair Effect. *The International Journal of Press/Politics* [online]. 1.1., roč. 15, č. 1, s. 60–76 [vid. 24. duben 2015]. ISSN 1940-1612. Dostupné z: doi:10.1177/1940161209351003

LATOUR, Bruno, 1999. On Recalling ANT. In: John LAW a John HASSARD, ed. *Actor network theory and after*. Oxford: Blackwell, Sociological review monographs, s. 15–25. ISBN 978-0631211945.

LATOUR, Bruno, 2003. *Nikdy sme neboli moderní: Esej o symetrickej antropológii*. Bratislava: Kalligram. Filozofia do vrecka. ISBN 8071495956.

LATOUR, Bruno, 2005. *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press. ISBN 978-0-19-925604-4.

LAW, John a Vicky SINGLETON, 2013. ANT and Politics: Working in and on the World. *Qualitative Sociology* [online]. 18.10., roč. 36, č. 4, s. 485–502 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0162-0436, 1573-7837. Dostupné z: doi:10.1007/s11133-013-9263-7

LEWIS, Tania, 2012. 'There grows the neighbourhood': Green citizenship, creativity and life politics on eco-TV. *International Journal of Cultural Studies* [online]. roč. 15, č. 3, s. 315–326. ISSN 1367-8779, 1460-356X. Dostupné z: doi:10.1177/1367877911433753

MACKINTOSH, Phillip Gordon a NORCLIFFE, 2007. Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late Nineteenth-Century. In: Dave HORTON, Peter COX a Paul ROSEN, ed. *Cycling and Society*. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, s. 153–177. ISBN 9780754648444.

MAINES, David R., 1993. Narrative's Moment and Sociology's Phenomena: Toward a Narrative Sociology. *The Sociological Quarterly*. roč. 34, č. 1, s. 17–38. ISSN 0038-0253.

MAREČEK, Martin, 2009. *Auto\*Mat: zítva vstanu a změním svoje město* [online]. 2009. MAREČEK, Martin. Bionaut Films.

MARGLIN, S. A., 1974. What Do Bosses Do?: The Origins and Functions of Hierarchy in Capitalist Production. *Review of Radical Political Economics* [online]. 1.7., roč. 6, č. 2, s. 60–112 [vid. 28. duben 2015]. ISSN 0486-6134. Dostupné z: doi:10.1177/048661347400600206

MARRERO-GUILLAMÓN, Isaac, 2013. Actor-Network Theory, Gabriel Tarde and the Study of an Urban Social Movement: The Case of Can Ricart, Barcelona. *Qualitative Sociology* [online]. 6.10., roč. 36, č. 4, s. 403–421 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0162-0436, 1573-7837. Dostupné z: doi:10.1007/s11133-013-9259-3

MARRES, Noortje, 2005. *No issue, no public: democratic deficits after the displacement of politics* [online]. Amsterdam. disertační práce. Universiteit van Amsterdam, Amsterdam School for Cultural Analysis (ASCA). Dostupné z: <http://dare.uva.nl/record/1/241881>

MARRES, Noortje, 2012. *Material participation: technology, the environment and everyday publics* [online]. Houndmills, Basingstoke, Hampshire; New York: Palgrave Macmillan [vid. 22. duben 2015]. ISBN 9781137029669. Dostupné z: <http://www.palgraveconnect.com/doifinder/10.1057/9781137029669>

MCCARTHY, D., 2011. „I'm a Normal Person'1: An Examination of How Utilitarian Cyclists in Charleston South Carolina Use an Insider/Outsider Framework to Make Sense of Risks. *Urban Studies* [online]. 1.5., roč. 48, č. 7, s. 1439–1455 [vid. 1. květen 2015]. ISSN 0042-0980, 1360-063X. Dostupné z: doi:10.1177/0042098010375322

MEADOWCROFT, James, 1999. Planning for sustainable development: what can be learned from the critics? In: James MEADOWCROFT a Michael KENNY, ed. *Planning Sustainability*. B.m.: Routledge, s. 12–38. ISBN 978-0415164764.

MICHELETTI, Michele, 2010. *Political Virtue and Shopping: Individuals, Consumerism, and Collective Action*. Revised edition. New York, NY: Palgrave Macmillan. ISBN 9780230102705.

MICHELETTI, Michele a Dietlind STOLLE, 2006. *Concept of Political Consumerism*. Westport: Greenwood Publishing. ISBN 9780313328121.

MICHELETTI, Michele, Dietlind STOLLE a Daniel BERLIN, 2012. Habits of Sustainable Citizenship: The Example of Political Consumerism. In: Alan WARDE a Dale SOUTHERTON, ed. *The Habits of*

- Consumption* [online]. Helsinki: Helsinki Collegium for Advanced Studies, Studies across Disciplines in the Humanities and Social Sciences, 12, s. 141–163. Dostupné z: [http://www.helsinki.fi/collegium/journal/volumes/volume\\_12/index.htm](http://www.helsinki.fi/collegium/journal/volumes/volume_12/index.htm)
- OXFORD ENGLISH DICTIONARY, 2006. *politics, n.* [online]. B.m.: Oxford University Press [vid. 5. květen 2015]. Dostupné z: <http://www.oed.com.proxy3.library.mcgill.ca/view/Entry/237575>
- PARSONS, Talcott, 1949. *The structure of social action: a study in social theory with special reference to a group of recent European writers.* 2. vyd. B.m.: Free Press.
- PETRUSEK, Miloslav, 1993. *Teorie a metoda v moderní sociologii.* 1. vyd. Praha: Karolinum. ISBN 80-7066-799-0.
- PETRUSEK, Miloslav, ed., 1996. Politika. In: Miloslav PETRUSEK, ed. *Velký sociologický slovník. 2: P - Ž.* Vyd. 1. Praha: Karolinum, s. 785–786. ISBN 8071843105.
- PETRUSEK, Miloslav a Jan BALON, 2011. *Společnost naší doby: populární sociologie (ne)populárních problému.* Vyd. 1. Praha: Academia. Edice Průhledy, 10. ISBN 9788020019653.
- RACO, Mike, 2007. Securing Sustainable Communities: Citizenship, Safety and Sustainability in the New Urban Planning. *European Urban and Regional Studies* [online]. 1.10., roč. 14, č. 4, s. 305–320 [vid. 25. duben 2015]. ISSN 0969-7764. Dostupné z: doi:10.1177/0969776407081164
- REED, John Shelton, 1989. On Narrative and Sociology. *Social Forces* [online]. roč. 68, č. 1, s. 1–14 [vid. 4. květen 2015]. ISSN 0037-7732. Dostupné z: doi:10.2307/2579214
- RICHARDS, Rosalina, Linda MURDOCH, Anthony I REEDER a Marieah ROSENBY, 2010. Advocacy for active transport: advocate and city council perspectives. *The International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* [online]. 24.1., roč. 7, č. 5, s. 1–8 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 1479-5868. Dostupné z: doi:10.1186/1479-5868-7-5
- ROSANVALLON, Pierre, 2008. *Counter-democracy: politics in an age of distrust.* Cambridge, UK; New York: Cambridge University Press. ISBN 9780521886222.
- ROSE, N., 2001. The Politics of Life Itself. *Theory, Culture & Society* [online]. 1.12., roč. 18, č. 6, s. 1–30 [vid. 25. duben 2015]. ISSN 0263-2764. Dostupné z: doi:10.1177/02632760122052020
- ROSEN, Paul, 2004. Up the Vélorution: Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology. In: Ron EGLASH, ed. *Appropriating Technology: Vernacular Science and Social Power.* B.m.: University of Minnesota Press. ISBN 9780816634279.
- SHILLING, Chris, 2003. *The body and social theory.* 2. vyd. London: SAGE Publications Ltd. ISBN 9781446268810.
- SHILLING, Chris, 2005. *Body in culture, technology and society.* London; Thousand Oaks, California: SAGE Publications Ltd. ISBN 9781412933476.
- SNOW, David A., E. Burke ROCHFORD Jr., Steven K. WORDEN a Robert D. BENFORD, 1986. Frame Alignment Processes, Micromobilization, and Movement Participation. *American Sociological Review* [online]. roč. 51, č. 4, s. 464–481 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0003-1224. Dostupné z: doi:10.2307/2095581

SOPER, Kate, 2007. Re-thinking the 'Good Life': The citizenship dimension of consumer disaffection with consumerism. *Journal of Consumer Culture* [online]. roč. 7, č. 2, s. 205–229. ISSN 1469-5405. Dostupné z: doi:10.1177/1469540507077681

STAR, Susan Leigh a James R. GRIESEMER, 1989. Institutional Ecology, 'Translations' and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39. *Social Studies of Science* [online]. 1.8., roč. 19, č. 3, s. 387–420 [vid. 22. duben 2015]. ISSN 0306-3127, 1460-3659. Dostupné z: doi:10.1177/030631289019003001

STÖCKELOVÁ, Tereza, 2009. Beyond inclusion: effects and limits of institutionalised public participation. *International Journal of Risk Assessment and Management* [online]. roč. 12, č. 1, s. 48–63 [vid. 22. duben 2015]. Dostupné z: doi:10.1504/IJRAM.2009.024129

STÖCKELOVÁ, Tereza, Zdeněk KONOPÁSEK a Lenka ZAMYKALOVÁ, 2008. Making Pure Science and Pure Politics: On the Expertise of Bypass and the Bypass of Expertise. *Science Technology & Human Values*. roč. 33, č. 4, s. 529–553. ISSN 0162-2439.

SUŠA, Oleg, 2004. Riziková společnost a výzva k demokracii. In: *K sociologické reflexi moderního rizika*. Praha: Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, s. 5–12. ISBN 80-7308-071-0.

THE ECONOMIST, 2009. Mapping a better world. *The Economist* [online]. [vid. 5. květen 2015]. ISSN 0013-0613. Dostupné z: <http://www.economist.com/node/13725877>

URRY, John, 2000. *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London ; New York: Routledge. ISBN 9780415190893.

URRY, John, 2007. *Mobilities*. Cambridge, UK; Malden, MA: Polity. ISBN 9780745634180.

WICKHAM, James, 2006. Public transport systems: the sinews of European urban citizenship. *European Societies* [online]. 1.3., roč. 8, č. 1, s. 3–26. Dostupné z: doi:10.1080/14616690500491464

WIKIPEDIA, nedatováno. *Tetrad of media effects* [online]. [vid. 23. duben 2015]. Dostupné z: [http://en.wikipedia.org/wiki/Tetrad\\_of\\_media\\_effects](http://en.wikipedia.org/wiki/Tetrad_of_media_effects)

WINNER, Langdon, 1980. Do Artifacts Have Politics? *Daedalus*. roč. 109, č. 1, s. 121–136. ISSN 0011-5266.