

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

Katedra Obecné antropologie

Kristýna Fendrychová

**Kolem nekolem: Cykloaktivismus optikou
teorie sítí-aktérů**

Diplomová práce

Vedoucí práce: **Mgr. Tereza Stöckelová, Ph.D.**

Praha 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval/a samostatně. Všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány. Práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 25. června 2015

Kristýna Fendrychová

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí své práce Tereze Stöckelové za poskytnuté rady a trpělivost. Také si velmi cením času informátorů, který věnovali někdy nekonečným debatám o kolech, životě, vesmíru a vůbec.

Obsah

Abstrakt	5
Abstract	6
1. Úvod	7
1.1. Problematika symetrického přístupu v pohledu na „domácí“ terény	10
1.2. Město a (jeho) svět – lokalita a globalita v perspektivě ANT	12
1.3. V hlavní roli – městská cyklistika	13
1.4. Automat, Bajkazyl, Rekola – utváření podob městské cyklistiky	15
1.5. Argumentační zdroje cykloadvokacie - kritická teorie a koncept práva na město	19
2. Kritická teorie jako součást aktérské strategie cykloadvokacie	23
2.1. Městská cyklistika – potenciál ke změně?	23
2.2. Critical mass – kořeny akce, aktivismu, autonomie, kolektivity	31
2.3. „Urbi et orbi“ – cykloadvokacie v akci	36
2.4. Limity cykloadvokacie	39
3. Prozkoumávání limitů cykloadvokacie očima ANT	44
3.1. Pohyb v městském prostoru a čase – případ závislého automobilismu a nezávislé cyklistiky?	45
3.2. Hranice těla a technologie	49
3.3. Závislost na infrastruktuře – přechody snadné a nesnadné	52
4. Co můžeme vidět, když je ANT praktikována	59
4.1. Případ „Do práce na kole“: o navazování různorodých spojení	60
4.2. Automat a Cyklojízdy: kolo jako politický aktivista	65
4.3. Bajkazyl a Rekola: inovace a kreativita na poli cyklodopravy	69
5. Závěr	75
6. Literatura a zdroje	79

Abstrakt

Ve své diplomové práci se zaměřuji na utváření městské cyklistiky s důrazem na aktéry, kteří se na jejím utváření podílí – patří mezi ně lidé, diskurzy, technologie, infrastruktury a další materiality. Odkrývám vztahy cyklistů s jejich okolím a zachycuji asymetrie, jež jsou spojené především s dominantním působením automobilismu v městském prostředí, i strategie k jejich překonávání. Kromě terénních aktérských praxí samotných cyklistů se zaměřuji také na cykloaktivistický diskurs, jež má významný podíl na vyrovnávání znevýhodňujícího postavení cyklistů v městské dopravě. Mobilizací argumentů vycházejících z kritické teorie a konceptu práva na město se cykloadvokacie snaží dosahovat maximálního zapojení obyvatel měst do diskuzí o veřejném prostoru a podpořit tak prosazování pro-cyklistických opatření. Z pohledu teorie sítí-aktérů (ANT) má však tato strategie svoje limity spočívající především v užívání stabilizovaných sociálněvědních kategorií a ANT by tak mohla cykloadvokacii přispět detailnějším pohledem na provázanost cyklistů s jejich okolím, věnovat se blíže jejich tělesnosti a emočnímu prožívání, klást důraz na roli materialit při utváření těchto vztahů a poskytovat tak silnější argumentaci pro prosazování pro-cyklistických opatření.

Klíčová slova: městská cyklistika, automobilismus, teorie sítí-aktérů (ANT), cykloadvokacie, kritická teorie, materialita

Abstract

In this diploma thesis I focus on the formation of urban cycling including heterogeneous participating actors – people, discourses, technologies, infrastructures and other materialities. I examine cyclists' relationships with their environment and describe asymmetries connected with the dominant status of automobilism in urban environment, and strategies for contesting this situation. I also focus on cyclo-activist discourse which plays an important role in the empowerment of cyclists in urban traffic. Mobilizing arguments of critical theory and the „right for the city“ concept cyclo-advocacy strives to include as many citizens as possible in debate about public space and in this way support pro-cycling developments. From the perspective of actor-network theory (ANT) this strategy has limits due to its operation with stabilized social science categories and I argue that ANT could contribute a more nuanced arguments to cyclo-advocacy with detailed description of connections between cyclists and urban environment, focus on embodiment and emotions and highlighting the role of materialities. It could thereby provide a stronger argument for furthering the pro-cycling development.

Key words: urban cycling, automobilism, actor-network theory (ANT), cycloadvocacy, critical theory, materiality

1. Úvod

Na začátku září 2013 jsem dostala pozvánku k účasti na workshopu čerstvě založeného sdružení Rekola shánějícího dobrovolníky, kteří by se zapojili do barvení a opravování starých kol. Recyklace starých a nepoužívaných kol, jejich návrat do pražských ulic a zavedení systému sdílených kol, který jsem tolik obdivovala před pár lety v Paříži? *Bikesharing* neboli sdílení kol mě tenkrát nadchlo – možnost kombinovat různé formy dopravy podle momentální situace a usednout na kolo ve chvíli, kdy mám chuť, venku je hezky a potřebuju urazit jen menší vzdálenost. Během opravování a barvení jsem se seznámila s jedním z iniciátorů projektu – Vítkem Ježkem, který mě toho jednak naučil hodně o samotné technologii kola při montování součástek, ale také mě inspiroval k zamyšlení nad vnímáním městského prostoru a možností pohybu v něm.

„Mě obecně prostě zajímá město. Mě zajímá město, který podle mě není jen nějaký médium, ve kterém se lidi nějak přepravují z bodu A do bodu B. Protože když se podíváš na lidi v MHD, já jim to nezazlívám, ale oni nevnímají to město kolem sebe. Ta cesta je jako zabíjet čas, prostě potřebuju se dostat z postele do práce a nevnímám ten zbytek, nevnímám, že bych s tím mohl něco udělat. A já se snažím tohle trochu nabourávat, protože já vnímám, že to město je do jisté míry organismus. Je to prostor, ve kterém je zajímavý se nějak pohybovat, ve kterém je zajímavý nějak interagovat, ve kterém je zajímavý se i třeba zastavit a pošťouchnout ty ostatní a vytrhnout se z nějaký každodennosti. Mně se hrozně líbí ten život venku, kdy to naulici žije. Kdy ty lidi opravdu používají ten veřejný prostor. Tady už to začíná, ale není to tolik. Že bys měla venku ty kavárny, ty bulváry, kde by to pulzovalo lidma, to je něco, co je pro mě nějaký téma. Jak tomu pomoci, jak to sem skrz nějaký intervence dostat. No a pak já jsem taky cyklista, jezdím i hodně dálkově po Evropě, kde se dá nachytat spousta inspirace.“
(Vítek Ježek, zakladatel projektu Rekola, rozhovor, 7.9. 2013)

Tím okamžikem se i v mé hlavě začaly rojit otázky – jaké jsou možnosti pohybu na kole po Praze, kdo se do něho pouští a kdo nad ním ani neuvažuje a proč? Jaké překážky musí cyklista ve městě překonávat a jaké strategie při tom volí? A jak se vůbec o městské cyklistice mluví? Je zde snaha přibližovat se pro-cyklisticky orientovanému městskému plánování jako v jiných zemích západní Evropy, nebo u nás naopak městská cyklistika nemá podporu? Kdo se jí snaží hájit a jaké argumenty pro to používá? Tyto otázky jsem postupem času přetavila do tématu své diplomové práce, která se zaměřuje na utváření městské cyklistiky z pohledu teorie sítí-aktérů (ANT) a akcentuje, jací aktéři se na utváření městské cyklistiky podílí, jaké vztahy při tom navazují, zda se při pohybu po městě potýkají s mocenskými asymetriemi a jaké taktiky volí k jejich překonávání. Součástí

tématu se také staly strategie prosazování městské cyklistiky jako formy dopravy, kterým se věnuje cykloadvokacie a jejíž argumentační rámce interpretuji prostřednictvím kritické teorie.

Do doby, než jsem se setkala s projektem Rekol a dalšími snahami podpořit městskou cyklistiku v Praze, jsem na kole jezdila jen u babičky na vesnici, kde byla jízda relativně bezpečná, auto tudy projelo jednou za hodinu. Troufnout si do města mě ani nenapadlo až do chvíle, kdy jsem se rozhodla, že tématem mého výzkumu k diplomové práci bude právě městská cyklistika. Při nejbližší příležitosti tedy putovalo kolo z chalupy do Prahy a začala moje cesta cyklistického samuraje – terénní výzkum jsem zahájila v září 2013 a prováděla jej do května 2015.

Sama jsem si na vlastní kůži chtěla zkusit, co to znamená jezdit ve městě na kole, a musím přiznat, že to byl často boj. Boj s vlastní vůlí, bolavými svaly, strachem, nervozitou, ale i s těmi druhými – s auty, infrastrukturou, dopravním značením, předpisy nebo jinými cyklisty. Hledala jsem proto oporu, kde se dalo – na internetu, navštěvováním workshopů Rekol či posezením v Bajkazylu, kde jsem se učila opravám a diskutovala s ostatními cyklisty o jejich zkušenostech – někteří byli původem ze zahraničí, takže jsem získávala informace i o tom, jak se na kole jezdí v jiných evropských městech. Velmi brzo jsem během rozhovorů narazila na zmínky o Automatu jako o sdružení, které se městskou cyklistikou v Praze dlouhodobě zabývá a pořádá akce na její podporu. Zúčastnila jsem se tedy „Velké jarní cyklojízdy 2014“, „Velké cyklojízdy Blankou 2015“, obou těchto ročníků akce „Do práce na kole“, „Nábřeží žije“ v roce 2013 v rámci „Zažít město jinak“, debaty „Jaká je vize Prahy“ a dalších diskuzí na téma veřejného prostoru často spolupořádaných Institutem pro rozvoj hl. m. Prahy. Provedla jsem 22 polostrukturovaných rozhovorů se členy sdružení Automat, Bajkazyl, Rekola, několika účastníky cyklojízdy a opravovacích workshopů, ale také s několika „necyklisty“. Jednalo se převážně o mladé lidi v rozmezí 20-35 let a byli mezi nimi v přibližně vyrovnaném počtu studenti vysokých škol i pracující. Zajímavé postřehy jsem získávala i průběžnými nestrukturovanými rozhovory s lidmi, které jsem potkala náhodně jak v prostředí „cyklistickém“ (v Bajkazylu, na workshopech, cyklostezkách nebo při veřejných debatách a akcích), tak v tom, kam jsem téma cyklistiky přinášela sama. Rozhovory s cyklisty mi přinášely zajímavé informace z terénu, z každodenních praxí jízdy na kole a byly tak jak zdrojem dat mé budoucí práce, tak praktickými návody a radami, jak se ve městě na kole pohybovat, čehož jsem si jako začínající městský cyklista opravdu cenila. Mnohdy jsme během debat naráželi na problémy a překážky spojené s jízdou na kole a právě tyto

opakované situace mě přivedly k tomu, že jsem se začala zajímat o cykloaktivistický diskurs, který spočívá právě v upozorňování na tuto problematiku a ve snaze nabízet řešení, která by městskou cyklistiku v Praze podpořila a její znevýhodnění na poli dopravy vyrovnala. Souběžně s tím jsem četla texty, které se městskou cyklistikou přímo zabývají a se kterými ve své diplomové práci pracuji na dalších stránkách (Aldred, 2010; Green, Steinbach, Datta, 2012; Cupples, Ridley, 2008), ale také literaturu vycházející z ANT, která mi průběžně poskytovala zdroj nových pohledů a otázek (Latour 1988, 1991, 1996, 2005, 2008).

Během rozhovorů s cykloaktivisty (především z řad členů Automatu) a čtením literatury hájící městskou cyklistiku jako udržitelnou formu rozvoje dopravy a svobodného demokratického pohybu po městě, jsem si uvědomila, že argumenty, které jsou na poli cykloadvokacie mobilizovány, odkazují často ke kritické teorii a konceptu práva na město (Lefebvre, 1996).

„Pohybu ve městě dominují auta, jejichž prosazování stojí nejen dost peněz, ale i zdraví obyvatel a životní prostředí. Ne každý má k autu přístup a ne každý ho chce využívat. Auta umrtvují ulice a odcizují lidi od prostředí, ve kterém by se měli pohybovat svobodně a beze strachu. Každý by měl mít právo se svobodně rozhodnout, jaký dopravní prostředek využije. Současná situace ale vytváří určité hierarchie, kde panují auta a ostatní jsou nuceni se podřizovat.“ (Vít Masare, člen Automatu, rozhovor, 20.6. 2014)

Cykloadvokacie mnohdy stavěla městskou cyklistiku do opozice vůči automobilismu jako jedinou morálně správnou a zodpovědnou formu dopravy, jízdu na kole popisovala jako svobodnou a nezávislou (Aldred, 2010: 40). Metodologie zkoumání ANT mi však do určité míry poskytovala jiný pohled na to, jak se městská cyklistika v Praze odehrává. Svým zaměřením na vzájemnou provázanost lidí a věcí a na hranice, které jsou jimi nastavovány a přetvářeny, se zkoumaná skutečnost odhalovala jako proměnlivá, nejednoznačná a daleko komplexnější, než ji mnohdy vidí cykloadvokacie. Rozhodla jsem se proto prozkoumávat limity cykloadvokacie očima ANT a skrze zachycování praxí městské cyklistiky v Praze, detailněji a důsledněji popsat, kdo a co při jízdě na kole vstupuje do hry, jaká rizika s sebou tento pohyb přináší a jaké strategie jsou uplatňovány při jejich překonávání.

Cílem mé práce je představit prostředí městské cyklistiky (zejména v Praze) a ukázat, jaké diskurzivní a další nástroje (například v podobě přímých akcí) užívá cykloadvokacie při prosazování jízdního kola jako dopravního prostředku a jaké jsou limity uplatňování

této strategie z pohledu ANT. Optika ANT by mohla být pro cykloadvokacii přínosem, jelikož představuje vhodný nástroj sociologické analýzy pro zachycování vztahu člověka, technologií a dalších materialit. Odhaluje detailněji vzájemnou provázanost cyklisty s jeho okolím a poskytuje tak z mého pohledu solidnější argumentaci pro dosahování politických cílů cykloadvokacie – tedy prosazování městské cyklistiky jako jedné z forem dopravy a obhajování s tím souvisejících pro-cyklistických opatření.

V první kapitole tedy uvedu čtenáře do přístupu ANT ke zkoumání antropologického terénu, představím hlavní aktéry svého výzkumu a seznámím je s východisky kritické teorie, kterou budu dále rozpracovávat v druhé části práce. Ta se zaměřuje na aktérské strategie cykloadvokacie, které spočívají jednak v mobilizaci argumentů kritické teorie na diskurzivní úrovni (práva občanů na město a demokratický přístup k veřejnému prostoru a pohybu v něm) a jejich aplikaci v přímých akcích, jakými jsou například společné cyklojízdy. Druhou kapitolu uzavírám nastíněním limitů takového přístupu cykloadvokátů a rozpracovávám je detailněji ve třetí části práce. Zde se věnuji zachycení specifík jízdy na kole právě v oblastech, které cykloadvokacie mnohdy opomíjí pravděpodobně právě z důvodu jejího silného zakotvení v kritické teorii. Optikou ANT tak ve třetí kapitole problematizuji utváření závislostí lidského těla, kola a dalších materialit, přičemž konkrétní situace, kde se tyto vztahy navazují, jsou předmětem čtvrté kapitoly. Ta vychází do značné míry přímo z poznatků z vlastního terénního výzkumu a zpracovávám ji tak například prostřednictvím autoetnografie.

1.1. Problematika symetrického přístupu v pohledu na „domácí“ terény

Městská cyklistika se odehrává v prostředí, které pro antropology v současné době představuje jeden ze zajímavých terénů – město – už jen proto, že v něm často sami žijí, jsou zde „doma“. Město je výdobytkem moderní západní společnosti – v historii sehrálo roli nového centra obchodu, stálo u zrodu průmyslové revoluce, dalo vzniknout nové společenské vrstvě – měšťanstvu či dokonce celému národu díky proměně identity obyvatel (Gellner, 1993). Město tak představuje tavící kotlík mnoha entit – lidí, věcí, technologií a narativů – ty spolu vzájemně interagují, navazují vztahy, vytváří hranice, proměňují se. Blízký vztah k tomuto terénu však pro mnohé antropology vytvořil bariéru a komplexnost vztahů nebyla v jejich pracích reflektována, projevovala se spíše jejich snaha realitu *čistit (purifikovat)*: „Buď můžeme po vzoru sociálních vědců začít naši cestu zkoumání tím, že si napřed jasně stanovíme, jaký druh a „velikost“ kolektivity budeme sledovat, nebo můžeme zachycovat samotné cesty aktérů a začít tak naše vědecké putování

stopami, které zanechávají za sebou.“ (Latour, 2005: 29). Tendence mnoha sociálních vědců ohraničovat a pevně klasifikovat fenomény v rámci zkoumaného prostředí, je problematikou, na kterou se snaží poukazovat teorie sítí – aktérů (ANT) v pojetí právě například jejího významného představitele Bruno Latoura. Přínos ANT v podobě motto „*follow the actors*“ tak znamená významný krok ohledně metodologie zkoumání, který dává prostor *vyjádřit se* samotným aktérům – a to nejen lidem.

Na následujících řádkách bych chtěla zachytit problematiku spojenou s přístupem k antropologickému terénu, jak ji popisuje Bruno Latour v knize *Nikdy sme neboli moderní* (2003). Latour poukazuje na to, že v momentě, kdy antropologie opouští exotické terény a obrací svoji pozornost na vlastní západní společnost, přestává zkoumanou realitu nahlížet symetricky. Antropologové tak mají mnohdy „doma“ tendenci orientovat se na periferní témata, která nezkoumají komplexně, nýbrž v jejich jednotlivostech, což Latour ukazuje na příkladu výzkumů francouzského etnologa Marca Augého. Augé se v počátcích své práce věnoval výzkumu „tradičních“ společností na Pobřeží slonoviny, přičemž tyto společnosti zkoumal komplexně a *symetricky* – zajímal se o všechny jejich části a vzájemné vztahy v rámci příbuzenství, jazyka, ekonomiky, politického uspořádání, materiální sféry atd. Od 80. let se pak jeho pozornost obrátila k západní společnosti a výzkumu současného města – například v práci *Antropologie současných světů* (1999). Latour Augému vytýká, že jeho pohled na *domácí* terén – tedy město – není symetrický tak, jak jej uplatňoval při výzkumu *vcizích* krajích. Augé podle Latoura neklade důraz na komplexnost a provázanost vztahů lidí a věcí, všímá si pouze dílčích fenoménů městského prostředí, které analyzuje jako oddělené a jednotlivé: „Symetrický Marc Augé by nestudoval nějaké grafiti na chodbách metra, ale sociotechnickou síť samotného metra, její inženýry a řidiče, její ředitele i cestující, státní vlastnictví a všechno ostatní. Jednoduše dělal by doma to, co dělal venku.“ (Latour, 2003: 133).

Latour tedy vznáší nárok na symetrický přístup a při studiu fenoménů vlastní společnosti používá optiku relacionismu – vztahovosti. V klíčové práci *Reassembling the Social* (2005) shrnuje základní teze teorie sítí – aktérů (ANT) a klade si otázky týkající se rizik a kontroverzí při zachycování sociálna. Latour redefinuje pojetí sociálního, přičemž zdůrazňuje performativní a materiální povahu vztahů, ve kterých se ukrývá charakter jednání jednotlivých aktérů. Jde mu o zachycení heterogenity reality – chce poukazovat na aktéry a vztahy, jež se podílejí na jejím utváření formováním kolektivit. „Otázky ohledně sociálního se objevují ve chvíli, kdy se snažíme odhalovat povahy vztahů, do kterých je někdo zapletený a dále se objevují při nečekaných proměnách jedné asociace v jinou.“

(Latour, 2005: 247). Pro vytváření propojení je důležitá role materialit, které dodávají vznikajícím kolektivitám relativní trvalost. Orientace ANT na roli materialit v utváření sociálního je zřejmě nejvýznamnějším posunem oproti přístupu klasické „sociologie sociálního“ (Latour, 2005: 30), jež sféru sociální pojmá jako typicky *lidskou* a materiality či diskurzy vnímá pouze jako produkty či poslušné znaky lidské činnosti (Buchli, 2002: 13). ANT pracuje symetricky do té míry, že sféru sociální reality vidí jako hybridní, kdy jsou navazovány vztahy jak mezi lidmi, tak mezi věcmi. ANT tak poskytuje příležitost nahlížet město jako sociotechnický systém, v rámci něhož dochází k interakcím lidí, věcí, technologií, infrastruktur, diskurzů a politik.

Společně s Latourem jsou dalšími výraznými zastánci ANT (či navazujících přístupů) John Law (2010) nebo Michel Callon (1987), kteří se oba věnují roli technologií a materialit, v jejichž sledování, zachycování a popisování vidí potenciální nástroje sociologické analýzy společnosti a jejích vztahů. Práce vědce je z tohoto pohledu procesem heterogenního inženýrství, ve kterém jsou promíchávány a transformovány sociální, technologické, konceptuální a textuální prvky. ANT se dostává ke slovu v polovině 80. let v rámci STS a východiska tohoto přístupu považují za cenná pro antropologické zkoumání, protože poskytují příležitost vzít do hry veškeré aspekty, které utváří skutečnost, pokouší se zachytit vztahy, které se v rámci zkoumané situace navazují, a dávají slovo těm, kteří by ho jinak pravděpodobně nedostali – věcem.

1.2. Město a (jeho) svět – lokalita a globalita v perspektivě ANT

Město je pro antropology současnosti zdrojem mnoha otázek, pro některé představuje svět v něčem podobný tomu exotickému. Marc Augé naráží na otázku provázanosti města a jeho širšího kontextu, ve kterém se utváří: „V okamžiku, kdy se rodí pochybnost o jeho povaze a jeho mezích, je město světem, nebo se svět stává městem?“ (Augé, 1999: 94). Augé se tak chytá do pasti klasické sociologie, která vidí jednotlivé entity i kontexty jako jedinečné a tím také ohraničené – pracuje s představou dichotomie lokality a globality, kdy je podoba lokálního nahlížena jako *zmenšený obraz* globálního: „(Město – pozn. autorky) je světem, protože patří ke světu a protože rekapituluje všechny rysy současného světa, ne pouze mikrokosmos, nýbrž ústřední bod, uzel vztahů, vyzářování a přijímání v husté síti, kterou dnes vytváří planeta. Zakoušíme zde tedy konkrétněji pluralitu světů, která je vlastní tomu dnešnímu.“ (Augé, 1999: 114). ANT se zdržuje těchto posunů měřítka a staví se proti užívání polarizujících konceptů, jakými jsou v případě prostoru sféra lokálního a globálního. Svou pozornost ANT raději koncentruje na sledování sítí-aktérů, ať už vedou

kamkoliv, jako to například činí Bruno Latour při popisu železnice. Provokativně pokládá otázku obdobně jako Augé – je železnice lokální nebo globální? Jeho odpověď zní ve smyslu „ani jedno z toho“, železnice je lokální ve všech svých bodech, jelikož po cestě můžete najít různě rozptýlené vlaky, cestující, pracovníky železnic, stanice nebo automaty na lístky. Přesto je zároveň globální, protože se tak můžete dostat třeba z Madridu do Berlína nebo z Brestu do Vladivostoku. Důležité tedy je, že existují kontinuální přechody mezi lokálním a globálním, přičemž změna měřítka při sledování těchto cest není něčím, na co bychom měli koncentrovat svou pozornost (Latour, 2003: 117).

Město nebo jakákoliv jiná entita tedy není záležitostí *bud'* lokálního, *nebo* globálního charakteru, nýbrž je neustále znovuutvářena ve vztahu k okolnímu světu. Teorie sítí-aktérů odkazuje na jedné straně jak k bodu – aktérovi, tak na straně druhé i k decentrované síti – zajímá se o individuality stejně jako o kolektivity, přičemž uspořádání prostoru vychází ze specifických konfigurací a asociací těchto aktérů. Takto navazované socio-materiální vztahy pak utváří i hierarchie a nerovnosti (Latour, 2005). Dálnice poskytuje stabilitu motorovým vozidlům, prosazuje je v prostoru města a činí je tak silnějšími a rychlejšími, než jsou například právě bicykly, které se pohybují mimo tuto dominantní infrastrukturu, a pokud se odváží vstoupit na její půdu, jsou značně ohroženi.

Město je z perspektivy ANT aktérem, jenž je utvářen vztahy, na nichž se zároveň podílí, není tedy světem čistě lokálním či globálním. Tato představa zachycuje právě onu heterogenní povahu věcí a jejich propojení, které máme před očima. Město se stává v různých situacích etnickým, genderovaným, (de)industrializovaným, postmoderním, posvátným, pracujícím, nočním nebo podzemním. Je kolektivní entitou, která zahrnuje lidské pocity a vzpomínky, mísí je s architekturou a vybízí k určitému jednání a způsobu bytí člověka (Irving, 2004). Jedné z jeho podob bych se ráda věnovala na následujících stránkách – konkrétně městu cyklistickému.

1.3. V hlavní roli – městská cyklistika

Inspirací pro výběr tématu mi byla experimentální etnografie Bruno Latoura – *Aramis, or the Love of Technology* (1996), která pojednává velmi komplexně o záměru zavést v Paříži inovaci ve veřejné dopravě – určitou formu sdíleného transportu ve formě spojovatelných kabin pohybujících se na zadaných trasách. Po vzoru metodologie ANT „follow the actor“ sleduje Latour projekt od jeho počátků, kombinuje výpovědi mladého inženýra, který za projektem stojí, komentáře jeho profesora a přidává doslovné rozhovory nad dokumenty s projektem souvisejícími. Latour se tak v průběhu více než dvouletého

výzkumu nechává vést samotnou technologií – stopuje projekt Aramis – hlavního hrdinu příběhu o vzestupu a pádu jedné inovace. Latour zaznamenává, jakým vědeckým expertízám se Aramis musí podrobovat, jaké argumentace jsou s ním spojovány a jaké podněcuje, jakým překážkám musí čelit a zda a jak je dokáže překonávat, zachycuje jeho úspěchy i kompromisy, ke kterým je nutné přistoupit, aby měla tato technologie šanci na život – to vše v průběhu času proměňuje podobu projektu, který v samotném závěru přes všechny tyto peripetie končí na dně šuplíku zamítnutých a nerealizovaných plánů. Otázky, jež si Latour v úvodu knihy klade, jsou zajímavým odrazovým můstkem pro každého, kdo by měl zájem ponořit se do zkoumání světa technologií a materialit:

„Můžeme odhalit klikatou historii technologie od počátku do konce a použít ji jako lekcí pro inženýry i uživatele, jejichž životy, ať už v dobrém či ve zlém, závisejí na této technologii? Můžeme sociální vědy učinit schopnými přijmout stroje, jež vidí mimo sociální svět, jako součásti tohoto světa? A konečně – můžeme pojmout technologický objekt jako hlavní postavu příběhu a tím znovuotevřít odborné literatuře širokou oblast, které se nikdy neměla vzdát – konkrétně vztah (sociální) vědy a technologie?“ (Latour, 1996: VII).

Podobně jako Latoura i mě lákala možnost nahlédnout téma z perspektivy, která se v rámci sociálněvědního výzkumu nezaměřila tradičně na jednání lidí a jejich motivace či strategie, nýbrž bude stejný důraz klást na tyto aspekty u materiálů, technologií nebo diskurzů s tématem spojených. Lidé a věci mohou tvořit výjimečný pár, kdy jeden druhého vede a pomáhá mu tak překonat nejistotu nebo si vzájemně šlapají na špičky ve snaze druhého podřídít a ovládnout. Městská cyklistika poskytuje zajímavou příležitost zachycovat právě tyto proměnlivé vztahy lidí a věcí, odráží v sobě různorodost reality, kterou tak lze nahlížet v její komplexnosti i hybriditě. ANT se zajímá, jak se jednotlivé sféry a aktéři vzájemně ovlivňují, překrývají, zda se vzájemně podporují nebo si odporují, kladou překážky, či nastavují hranice. Městská cyklistika je infrastrukturou, která zahrnuje lidi, věci, technologie, diskurzy i politiky. Odkrývá téma tělesnosti a materiality – materiální povahy věcí a vztahů. ANT poskytuje příležitost k zachycování těchto vztahů a bere do hry všechny účastníky jako relevantní aktéry v kontextu formování sítě. Klade důraz na performativitu a procesualitu věcí a vztahů – lokální přechází v globální, utvářejí se vzájemně.

Tak jako si Latour stanovil hlavního hrdinu svého příběhu – Aramisa, já jsem si vyvolila bicykly. Jejich přítomnost se proplétá celým výzkumem a jejich hlas stále zní – v některých momentech hlasitě, jindy jen šeptá, nicméně nikdy se zcela nevytratí. Kolo se

postupně v různých situacích stává ekologickým i občanským aktivistou, recyklovaným materiálem, trenérem i partnerem ve výzkumu. Jeho potenciál poutat k sobě lidi a věci, považují za důležité východisko výzkumu a zároveň za předmět jeho zájmu. Kolo tedy vnímám jako svébytného aktéra, jenž se podílí na utváření vztahů lidí a věci v městském prostoru. Ve své práci kladu důraz na zachycení strategií podporujících a utvářejících městskou cyklistiku, stejně jako na limity a překážky, které musejí lidé a kola ve městě aktivně překonávat. Svoji pozornost přitom soustředím na městské platformy a sdružení, jako jsou Automat, Bajkazyl a Rekola, kteří se snaží nově využívat stávající infrastruktury a rekonfigurovat její vztahy, čímž spoluutváří podobu městské cyklistiky v Praze. Automat, Bajkazyl i Rekola k sobě poutají pozornost také proto, že oslovují a spolupracují přímo se samotnými obyvateli města – ti tak získávají informace a s nimi i příležitosti se aktivněji podílet na utváření města, ve kterém žijí, čímž se jim otevírají nové cesty k vnímání a využívání městského prostoru. Tato občanská sdružení tedy vycházejí především z vlastních přímých zkušeností, dostávají do hry poznatky získané přímo z užívání a zažívání terénu města, které pro ně představují jak možné ustálené způsoby, jakým se ve městě pohybují, tak výzvu k jejich překonávání či proměňování. Nepůsobí přitom paralelně a jakoby v opozici vůči stávající infrastruktuře, nepředstavují čistě „rebelský protiproud“ v systému dopravy, nýbrž se snaží navazovat vztahy jak s ostatními účastníky dopravy, tak s městskou správou, sdílet informace a data, přesvědčovat, podílet se na rozhodování, nechat státní institucionální sféru nahlédnout do vlastního působení a tím poukázat jak na nedostatky, které v sobě stávající systém nese, tak na pozitiva a cesty, jakými by bylo možné situace měnit. Právě v otevřenosti a ochotě sdílet spočívá potenciál Automatu, Bajkazylu i Rekol. Cílem všech tří aktérů je snaha stávající pozici městské cyklistiky v Praze měnit směrem k většímu otevření veřejnosti, hledat pro cyklisty cesty k překonávání hranic a limitů kladených městským prostředím a nahlížet stávající režimy města tak, aby je cyklisté dokázali využívat ve svůj prospěch. Zároveň ovšem pracují z pozice cykloadvokacie, čímž nastavují hranice pro jiné aktéry v městském prostoru, jako jsou například motorová vozidla a jejich řidiči.

1.4. Automat, Bajkazyl, Rekola – utváření podob městské cyklistiky

Automat, Bajkazyl a Rekola představují možnosti kreativního využívání stávající infrastruktury na poli městské cyklistiky. V této podkapitole je mým záměrem stručně představit hlavní zájmy a činnosti všech tří iniciativ a dále potenciál propojení jejich činností a cílů, přičemž reflektuji, jakou roli během mého výzkumu hráli – Automat byl asi

nejvíce advokátem a aktivistou, Bajkazyl doslova azylem mně i mému kolu – po někdy únavné a stresující jízdě mi poskytoval klidný kout, kde bylo možné si vydechnout, doplnit energii i získat cenné informace. Společně s Rekoly mě Bajkazyl také naučil více *rozumět* technologii kola – například při opravách.

Během výzkumu se ukázalo, že spolu Automat, Bajkazyl a Rekola často velmi úzce spolupracují – sdílí nejen informace, ale i akce podporující městskou cyklistiku se ve veřejném prostoru mnohdy odehrávají za účasti všech tří iniciativ.

„My jsme už tradičně součástí akce „Kafe na triko“, což je akce svázaná s projektem Automatu „Do práce na kole“. Každý z účastníků u nás dostane kafe zdarma, když přijede v soutěžním tričku. Je to fajn akce, kde se lidi, co jezdí na kole, můžou potkat a vyměnit si zkušenosti nebo jenom vidět, že v tom nejedou zdaleka sami. (...) Automat má hodně podporovatelů, ale i odpůrců. My se radíme spíš k těm spřízněným duším. Já třeba jsem pravidelným účastníkem Cyklojízdy, oni zas podporují v rámci koncepce pražských břehů náš Bajkazyl na náplavce.“
(Martin Kontra, zakladatel Bajkazylu, rozhovor, 25.6. 2014)

Automat je v prostředí České republiky pravděpodobně nejznámějším hráčem na poli cykloadvokacie, jelikož se pouští jak do zpracovávání expertíz podporujících městskou cyklistiku (například nejnovějším dokumentem z roku 2014 *Vize pro mobilitu a veřejný prostor – Praha 2025*), snaží se komunikovat s veřejností i městskou správou při prosazování kola ve městě – například při řešení otázky zákazu vjezdu automobilů na Smetanovo nábřeží, ale pořádá i přímé akce ve veřejném prostoru jako jsou cyklojízdy či debaty v rámci „Zažít město jinak“ atd. (Strnad, 2013). Rekola a Bajkazyl se koncentrují více na přímou praxi spojenou s jízdou – zajímá je využití komunitního potenciálu samotných cyklistů – jak si mohou vzájemně pomáhat opravami, sdílením a výměnou materiálů či tipů k cestám městem na kole. Propojením činnosti všech tří iniciativ se podle mého názoru otevírá šance k dosahování efektivnějšího prosazování kola jako dopravního prostředku.

„Těch věcí je tu dneska víc, přičemž jsme všichni ve spojení. Automat se víc stará o to prosazování jízdy na kole jako formy dopravy nejen na veřejnosti, ale dost energie vynakládáme i při vyjednávání s magistrátem nebo městskými částmi – jednak aby podpořili nějaká procykloopatření, ale taky když my pořádáme nějakou akci ve veřejném prostoru a potřebujeme část ulic uzavřít.(...) S lidmi z Bajkazylu i z Rekol jsme v pravidelném kontaktu a snažíme se vzájemně podporovat a předávat si informace. Pak z toho vyjdou třeba takové fúze jako při akci „Do práce na kole“, kterou pořádáme my, ale registrovaný účastníky jednou za ten měsíc může dát kafe zdarma ve spřízněných kavárnách nebo třeba dostane kód na půjčení

Rekola a může využívat v rámci akce i je, což pomáhá k seznamování s tímhle projektem zas více lidem, a nám vlastně taky, protože se můžou účastnit i ti, kteří kolo zrovna nemají po ruce.“ (Iva Pohanková, členka Automatu, rozhovor 11.4. 2014)

Občanské sdružení Automat svým dlouhodobým působením na poli dopravní a ekologické politiky města poskytuje zázemí pro vytváření diskurzů i konkrétních akcí zaměřených na problematizaci otázek dopravy a života ve městě. Inspiraci čerpá Automat z evropských metropolí, jakými jsou Vídeň, Berlín, Amsterdam a další, a snaží se zainteresovat veřejnost k přemýšlení o možných změnách, na jejichž iniciování se může každý podílet. Po vzoru západních metropolí by se podle Automatu i Praha měla zasazovat o zvyšování podílu bezmotorové dopravy a motivovat tak lidi k využívání dopravních alternativ, které by mohly přinést do ulic zklidnění, zlepšit podmínky ovzduší města a vrátit tak podle jejich slov významný podíl veřejného prostoru okupovaného auty zpět lidem. Pořádá proto debaty, přednášky, společné cyklistické jízdy Prahou, provozuje webové stránky s informacemi o aktuálním dění ohledně veřejného prostoru města Prahy a také uvádí návody, jak se nejjednodušeji a nejbezpečněji pohybovat po Praze na kole či pěšky.¹

Během výzkumu jsem se zaměřila na konkrétní strategie (Cyklojízdy, akce „Do práce na kole“), které Automat vyvíjí, aby rozpoutal debatu a zájem ze strany veřejnosti o městskou cyklistiku a městské prostředí obecně. „Do práce na kole nebo Cyklojízdy mají za cíl přitáhnout lidi do ulic, ukázat, že to jde, že i cesta do práce může být zážitek a ne jen přesun z místa A do místa B. Člověk se ve městě naučil být nevšímavý ke svému okolí, my se snažíme ten prostor znovu otevřít, zase ho humanizovat.“ (Iva Pohanková, členka Automatu, rozhovor, 11.4. 2014). Působení Automatu považuji z hlediska výzkumu za významné zejména v otázkách formování názorů a praxí veřejnosti a zároveň vnímám jako podstatnou jeho roli na úrovni jednání s městskou správou, kam přináší kritické náhledy na situace a v souladu s touto kritikou navrhuje jejich řešení například skrze platformu Metropolitní ozvučné desky.²

Terénní výzkum orientovaný více na materiální povahu městské cyklistiky jsem prováděla prostřednictvím projektů Bajkazyl a Rekola, které se rozběhly během let 2010 – 2014. Oba projekty poskytují zajímavý odrazový můstek pro zkoumání aktérství lidí a kol, jelikož oba vznikly díky zkušenostem z žité praxe – vychází z prostředí a invence samotných aktivních cyklistů a podařilo se jim poměrně stabilně etablovat na pražské

¹ Dostupné z WWW: <http://www.auto-mat.cz/>; www.prahounakole.cz [cit. 15. 4. 2014]

² Dostupné z WWW: <http://www.ozvucnadeska.cz/> [cit. 12. 3. 2015]

cyklistické scéně. Pro relativní trvalost takto navázaných vztahů je důležitá schopnost obou projektů zapojit co největší počet lidí – uživatelů a souvisejících materialit (kol, stojanů, cyklopruhů a cyklostezek, map atd.) a také oficiální podpora ze strany státních institucí, v tomto případě schválení záměru Magistrátem hl. m. Prahy (Magistrát hlavního města Prahy, 2012). V případě Bajkazylu byla hnací silou jeho vzniku potřeba určité platformy, která by městskou cyklistiku zaštitila/podpořila, pro vznik projektu Rekola byla zase silnou motivací snaha smysluplně recyklovat stará kola a tím také opět podpořit městskou cyklistiku. Oba projekty mají komunitní charakter a bez přičinění a spolupráce lidí, materiálů, technologií a dalších entit by nemohly být uskutečňovány. V rámci obou projektů probíhají během oprav či přestaveb interakce mezi lidmi a koly, kdy dochází k odhalování povahy materiality kola či fungování této technologie, čímž se také rozkrývají hranice vzájemného působení materiálu/technologie a člověka.

Problematika městské cyklistiky souvisí s otázkami městského plánování, rozvoje urbánní architektury i dopadů na životní prostředí. Tato témata by podle občanských iniciativ, mezi něž na poli cykloadvokacie patří i Automat, Bajkazyl a Rekola, neměla být řešena pouze na půdě městských institucí. Na podobě reality se podle nich podílí každý, kdo ve městě žije, a má tak právo do procesu zasahovat. Na tento moment – význam jednání každého člověka – se snaží upozorňovat aktivisté mobilizující přitom *koncept práva na město (right to the city)*. Automat, Bajkazyl i Rekola vytvářejí určitou komunikační a technologickou síť, která jim umožňuje efektivně oslovovat lidi ve veřejném prostoru a vtahovat je do společné debaty o možnostech zlepšení kvality života ve městě, čehož dosahují skrze distribuci a sdílení informací na internetových stránkách (například cyklistesobe.cz, prahounakole.cz), prostřednictvím zpravodaje „auto*žurnál“ zasílaného na e-mail registrovaného uživatele nebo díky kampaním a akcím ve veřejném prostoru jako jsou Cyklojízdy, akce „Do práce na kole“ či „Zažít město jinak“.³ Společným jmenovatelem všech těchto snah je aktivizovat obyvatele města a předcházet tak přesvědčení, že proměny měst se dějí rychlým tempem bez možnosti do nich jakkoliv zasahovat. Být informovaný, mít možnost volby a chovat se zodpovědně ke svému okolí jsou podle cykloadvokátů hlavní pilíře udržitelného rozvoje nejen ve městech a každý obyvatel by si jich měl být vědom. Pasivní tendence společnosti v účasti na rozhodování jsou zejména pro Automat výzvou – ten tak vybízí lidi k větší míře angažovanosti zejména v otázkách udržitelného rozvoje dopravy. V následující podkapitole proto představím

³ Dostupné z WWW: <http://www.auto-mat.cz/>; <http://prahounakole.cz/>; <http://blog.cyklistesobe.cz/>; <http://www.bajkazyl.cz/>; <http://www.rekola.cz/>; <http://praguewatch.cz/> [cit. 20. 4. 2015]

základní východiska kritické teorie a konceptu práva na město, které cykloadvokacii poskytují výhodné argumentační rámce právě směrem k většímu zapojení obyvatel měst do rozhodování o městském prostředí.

1.5. Argumentační zdroje cykloadvokacie - kritická teorie a koncept práva na město

Bajkazy, Rekola a asi nejsilněji Automat využívá konceptu *right to the city* – práva na město, jehož autorem je Henri Lefebvre. Inspiraci pro formulování této teorie našel Lefebvre ve studentských socio-politických hnutích 60. let 20. století, z nichž jednoho byl sám v Paříži členem (UNESCO, 2005: 2). Studentské nepokoje měly kořeny v nespokojenosti s centrální vládou, vyjadřovaly nesouhlas se současným uspořádáním společnosti a snažily se o změnu tohoto řádu. Myšlenky přitom tato hnutí často čerpala z tzv. kritické teorie frankfurtské školy. Ta má základ v marxistickém myšlení, které ovšem také podrobuje kritice – nedostatečnost klasické marxistické teorie vidí v přílišném důrazu na ekonomický determinismus v náhledu na společnost, a proto se od ekonomických otázek obrací směrem ke kritice kultury moderního kapitalismu (Jandourek, 2003: 39). Relevantní otázky a témata pro badatele frankfurtské školy představoval vliv technologií na jedince – zejména médií a kulturního průmyslu: „Když masové komunikační prostředky promísí umění, politiku, náboženství a filozofii harmonicky a často nepozorovaně s komerčními sděleními, pak převedou tyto oblasti kultury na jednoho společného jmenovatele - na zboží formu.“ (Jandourek, 2003: 40). Lefebvre se tedy snažil kriticky poukazovat na ovládání společnosti kapitalistickými zájmy, nedostatečnou demokracii v rozhodování a vytvořením konceptu práva na město navrhnul cesty, jak těmto tlakům čelit. Podle jeho teorie je cílem konceptu práva na město transformovat mocenské vztahy, které se ustavují v rámci městského prostoru, přenesením tohoto práva z rukou státu do rukou samotných obyvatel města. Právo na život ve městě pro Lefebvra znamená proměnu centrality městského rozhodování, právo na setkávání a směnu (zboží, informací), na individuální životní rytmus a využívání času, umožnění plného a kompletního užívání okamžiků a míst. Cílem těchto snah je předat moc a autoritu zpět obyvatelům města. Identifikuje přitom sociální skupiny nejvíce znevýhodněné v přístupu k užívání vlastních práv – nízkopříjmové skupiny a skupiny ohrožené chudobou, bezdomovce, seniory, tělesně postižené, imigranty, děti, studenty, ženy a další (Lefebvre, 1996).

Dnešní městské prostředí sice není identické s tím, z něhož vycházel Lefebvre v 60. letech, nicméně koncept práva na město je stále aktuální v kontextu současných trendů vývoje města a společenských procesů odehrávajících se v něm. S růstem počtu obyvatel měst, užíváním nových informačních a komunikačních technologií a dynamikou globalizace se situace ve městech dále vyvíjí a komplikuje. Co ovšem zůstává relevantní z Lefebvra konceptu, je snaha zahrnout do procesu rozhodování o městském prostředí všechny obyvatele města, kteří tak mají právo na participaci v oblastech městské politiky ať již ohledně veřejného prostoru, veřejné dopravy, imigrační politiky, práv etnických minorit, žen, seniorů, studentů a dětí, ochrany městské zeleně nebo svobodného přístupu k informacím. Z pohledu ANT navíc do procesu rozhodování zasahují nejen lidé, ale i věci, technologie a diskurzy. ANT přitom nejde o zachycení buď účasti, nebo vyloučení z rozhodovacího procesu, ale daleko spíše se zajímá o *mody* účasti a otevření nových arén vyjednávání. Důraz přitom klade na to, jak mohou být určité hodnoty a politické cíle dosahovány díky utváření a zapojování technologií do tohoto procesu (Latour, 2008: 151).

Argumentaci Lefebvra konceptu práva na město v současnosti dále rozvíjí autoři jako David Harvey (2008), Don Mitchell (2003) nebo Marc Purcell (2002), jejichž argumenty a výzvy často korelují s rétorikou a aktivitami dnešních sociálních hnutí, nevládních organizací nebo občanských sdružení zabývajících se tematikou městského prostředí a práva na život v něm. Tito vědci mnohdy s nevládními organizacemi přímo spolupracují a čerpají tak podklady pro své analýzy z jejich působení. Nevládní organizace a občanská sdružení pak využívají tyto vědecké expertízy pro podporu svých argumentací. Jde tedy o vzájemné čerpání a distribuci informací jak na straně nevládních organizací, tak na straně vědců, jak zachycuje ve svém textu „The Right to The City and The Struggles over Public Citizenship: Exploring the Links“ Anna Plyushteva: „Nic nemůže zastavit akademiky a aktivisty, aby si propůjčovali tento rezonující koncept, který jim poskytuje páku, jak téma práv každého občana na participaci v rozhodování protlačit do socio-politické debaty.“ (Plyushteva, 2005-2009: 5). V roce 2004 tak byla na Světovém městském fóru (*World Urban Forum*) prezentována „Světová listina práv na město“ (*World Charter on the Right to the City*) – koncept práva na město tak podle akademiků (a aktivistů) akcentuje dva základní prvky občanství – prvním je schopnost všech jedinců a skupin žít ve městě, mít přístup do všech jeho částí a moci je užívat, druhý potom spočívá v možnosti participovat na rozhodovacím procesu, který utváří podobu města (UNESCO, 2004). Pokud toto právo není zajištěno každému, kontrolu nad rozhodovacím procesem

přebírají mocensky silné skupiny a jedinci, kteří využijí této příležitosti k formování městského prostředí ve svůj prospěch (Purcell, 2002: 99).

Cykloadvokacie se tedy snaží čelit tlakům těchto mocensky silných skupin na poli dopravy a působení Automatu, Bajkazylu i Rekol je tak mnohdy cykloadvokací (v prostředí Prahy například právě Automatem) interpretováno optikou práva na město. Automat na tento koncept neodkazuje explicitně, ale rozhovory s jeho členy v rámci výzkumu a dostupné články, které o městské cyklistice sami píší, ukazují jejich zaujetí právy občana i to, jak je kritická teorie součástí jejich aktivistického diskurzu:

„Základní množinou jsou pro nás obyvatelé města a kvalita jejich života, kterou se snažíme zlepšovat. Třeba i tím, že usilujeme o to, aby co nejméně lidí muselo nedobrovolně v zácpách stát a mnoho dalších jimi být limitováno. Základní referenční jednotkou je člověk. Naše činnost má být impulzem pro diskuzi a následně snad i pro řešení komplexního zklidnění tranzitu, čímž by mohlo dojít k větší humanizaci veřejného prostoru.“ (Vít Masare, člen Automatu, rozhovor, 3.6. 2014).

Propojení evropských měst existuje na rovině infrastruktury nejen fyzicky, ale i diskurzivně, kdy dochází ke sdílení určitých konceptů (například práva na město) a jejich adaptaci na konkrétní městské prostředí.

„Sami se inspirujeme mnoha akcemi v zahraničí – například akce Summer streets v New Yorku cílí na podporu udržitelných forem dopravy a jde o akci, kdy jsou ulice maximálně otevřené právě chodcům a cyklistům. Podobně je to se sanfranciskou critical mass a našimi Cyklojízdami. (...) Argumenty pro i výsledky omezování automobilové dopravy v různých evropských městech jsou dostupné třeba na webu copenhagenize.com.“ (Iva Pohanková, členka Automatu, rozhovor 20.6. 2014).

Evropská města jsou situovaná specificky a našli bychom mezi nimi mnoho rozdílů, přesto sdílí určitou formu modernity, kterou jsou si podobné – konkrétně právě internetové stránky copenhagenize.com ukazují, že orientace na udržitelné formy dopravy (jejichž vzorem může být právě Kodaň) je trend vlastní nejen městům západní Evropy, ale také například Tokiu nebo New Yorku, a že praxe omezování automobilové dopravy (jako je tomu v Kodani) se odráží na nárůstu počtu cyklistů v jakémkoliv městě (Copenhagenize Design Company, 2013).

Východiska kritické teorie a konceptu práva na město poskytují referenční rámec pro zachycení podob současného občanského aktivismu – konkrétně na poli cykloadvokacie,

jejímž hlavním představitelem je pro území Prahy Automat, který pražskou městskou cyklistiku v rámci strategií cykloadvokacie dává do kontextu s podobou městské cyklistiky a rozvojem dopravy v jiných zejména západoevropských metropolích. Automat podobně jako kritická teorie akcentuje témata týkající se utváření sociální soudržnosti, podpory městské kulturní diverzity, solidarity a vzdělávání obyvatel města či udržitelného městského rozvoje. Metodologie ANT pohled cykloadvokátů problematizuje, argumenty, se kterými cykloadvokacie pracuje jako s ustálenými a samozřejmými, podrobuje kritickému náhledu a klade otázky, kde jsou případné limity tohoto diskurzu – těmto otázkám se budu věnovat ale až ve třetí části práce. V následující kapitole chci nejprve představit zapojení kritické teorie do cykloaktivistického diskurzu a upozornit tak na strategie aktivizace veřejnosti.

2. Kritická teorie jako součást aktérské strategie cykloadvokacie

Město je průsečíkem trajektorií a strategií jeho obyvatel. Někteří přitom ovšem mají snazší přístup k rozhodování o jeho nastavování a někteří jsou do velké míry nuceni se mu podřizovat. Cykloadvokacie se snaží poměry sil měnit ve prospěch těch, kteří jsou v rozhodovacím procesu spíše opomíjeni – hájí zájmy a právo na bezpečný pohyb cyklistů ve městě. V tomto směru uplatňují cykloadvokáti východiska kritické teorie především v podobě konceptu práva na město (Harvey, 2008), který klade důraz na přímou účast veřejnosti na rozhodování o městě. Aktivizace veřejnosti a její zapojení do společné debaty probíhá podle sociologů Donately Della Porta a Maria Dianiho ve třech fázích a je přímo odvislé od jednání aktivistické komunity, jejímž úkolem je definovat problém, vyjádřit prognózy a podpořit motivaci veřejnosti k účasti na vyjednávání (Della Porta, Diani, 2006). Jakým způsobem ale předává cykloadvokacie své argumenty veřejnosti, jak se jí daří je prosazovat a jaké mají tyto argumenty limity? Kam směřuje současná podoba města a jaké jsou hlavní zvažované proměnné v procesu jeho transformace? V první části tohoto celku se budu věnovat právě uplatňování argumentů kritické teorie v souvislosti se změnami v městském plánování v některých západoevropských městech a v Praze, ve druhé části přesunu pozornost ke konkrétním akcím ve veřejném prostoru, které se snaží upozorňovat na problematiku městské cyklistiky a v posledních dvou částech představím konkrétnější argumenty cykloadvokátů v jejich boji za jízdu na kole společně s limity, které tato argumentace přináší.

Kritická teorie poskytuje cykloadvokátům výhodný nástroj k oslovování veřejnosti – apeluje na práva každého obyvatele města a předkládá mu skutečnost mnohdy tak, aby dokázal snadněji identifikovat „dobro a zlo“. Jako politická strategie tak má cykloadvokacie svou sílu ve zdůrazňování ideálních cílů, avšak její slabé místo je právě ve zjednodušeném pohledu na problematiku, jak ukazují v závěru této kapitoly, kde se zabývám limity této strategie.

2.1. Městská cyklistika – potenciál ke změně?

„Svoboda vytváření a přetváření našich měst a nás samých je jedním z našich nejcennějších a přitom nejopomíjenějších lidských práv.“

(Harvey, 2008: 23).

„Nikdo se lidí moc neptá, jak má město vypadat.. Tak nějak má člověk pocit, že je jenom kus masa, kterej se posunuje z domova do práce, aby produkoval zboží nebo peníze.“

Takže město vlastně má vypadat jako taková linka pásový výroby. O nic víc nejde. Ale ne všichni jsou ochotný se s tím smířit.“

(Markéta, účastnice Velké jarní Cyklojízdy, rozhovor, 26.4. 2014)

Zastánci konceptu práva na město zdůrazňují, že v jakém městě chceme žít, nelze oddělit od otázek, jaké sociální vazby chceme ve městě navazovat, jaký máme vztah k přírodě, životnímu stylu, prostoru, estetice, nebo technologiím. Vyjadřováním souhlasu či nesouhlasu s utvářením města, vyjadřujeme i souhlas nebo nesouhlas se způsoby, jakými máme možnost utvářet sami sebe. Jinými slovy – máme právo měnit sebe prostřednictvím změn městského prostředí. Toto právo musí být ovšem uplatňováno kolektivně, aby lidé společně dokázali vytvořit dostatečný tlak na změnu stávajícího uspořádání (Harvey, 2008: 23). Kritická teorie je tak zdrojem argumentací pro aktivizaci obyvatel a zvýšení zájmu o prostředí, ve kterém žijí, přičemž na pole cykloadvokacie se argumenty kritické teorie dostávají především díky působení sociálních vědců v oblasti mobility a udržitelného rozvoje a jsou tak významnou součástí tvorby cykloaktivistického diskurzu. Významným aktérem v kritickém posuzování městského plánování je platforma „PragueWatch – Praha pod lupou“:

„Občanské sdružení PragueWatch se snaží kriticky hodnotit rozvoj Prahy a pražské městské politiky. Naším cílem je nejen zvýšit transparentnost v městském plánování a informovat veřejnost o probíhajících kauzách, ale i včas upozornit Pražany a Pražanky na chystané problematické stavby a developerské projekty. Chceme je podpořit v tom, aby se sami angažovali v kauzách sporných zásahů do městského prostoru. PragueWatch je založen na spolupráci akademiků, odborníků a občanských aktivistek a aktivistů.“ (Oficiální internetové stránky organizace PragueWatch).⁴

V týmu PragueWatch tak najdeme sociology, urbanisty, politology či sociální geografy, kteří se podílí na vytváření expertíz týkajících se projektů rozvoje Prahy a podněcují diskusi ohledně sporných momentů tohoto městského plánování. Během svého výzkumu jsem se v knihovničce občanského sdružení Automat setkala například s texty sociální geografky a členky týmu PragueWatch Michaely Pixové, která se již od doktorského studia na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy na Katedře sociální geografie a regionálního rozvoje podrobněji zabývá alternativními způsoby využívání městského prostoru – například v úspěšně obhájené disertaci *Boj o právo na město:*

⁴ Dostupné z WWW: <http://praguewatch.cz/> [cit. 5. 6. 2015]

Alternativní prostory v post-socialistické Praze (2012) nebo v textu „Noční prostor očima geografie“ (2011). Městskou cyklistikou se dlouhodobě zabývá Michal Křivohlávek, dlouholetý člen občanského sdružení Automat, jehož analýza prožívání městského prostoru v disertační práci *Vnímání městského prostoru každodenních cest* (2012) se na poli cykloadvokacie stává argumentem pro její podporu.

„Z hlediska správního totiž je málokterý z prostředků města výhodnější – minimální zábor prostorou, malé (ve srovnání s veřejnou a silniční dopravou) investice, vysoká efektivita a operabilita obyvatel. V kontrastu k tomuto trendu však cyklisté z pohledu současné pražské administrativy hrají podstatně jinou úlohu. Cyklisté ve městech se zbytnělou motorovou dopravou totiž připomínají spíše roli rukojmí, kteří s použitím sebe jako hrozby oběti tlačí motoristy k mírnějšímu dopravnímu chování.“ (Křivohlávek, 2012: 78).

Spolupráce aktivistů se sociálními vědci, kteří při svých expertízách a argumentacích uplatňují kritickou teorii, je pro cykloadvokacii výhodná, jelikož jí poskytuje vědecký pohled na problematiku a zároveň akcentuje občanský aktivismus, jenž se stává hybnou silou mnoha potenciálních změn v rozhodování o podobách města. Na vzniku dokumentu *Vize pro mobilitu a veřejný prostor: Praha 2025* (2014) tak se členy Automatu spolupracovali například Tomáš Cach (dopravní urbanista se specializací na cyklodopravu), Lukáš Eršil (absolvent oboru Ochrana životního prostředí na Přírodovědecké fakultě UK), Václav Kříž (student Dopravní fakulty Univerzity Pardubice), Ivan Lejčar (architekt, urbanista a dopravní inženýr) nebo Michaela Pixová (sociální geografka).

Občanský aktivismus je v současné době na vzestupu, narůstá počet lidí zapojujících se do akcí pořádaných ve veřejném prostoru, jak dokládá například akce „Do práce na kole“, které se účastní každým rokem více lidí a měst – první ročník se odehrál v Praze v roce 2011 a zúčastnilo se ho 1025 cyklistů, druhý ročník už proběhl ve čtyřech městech se 2537 účastníky, v roce 2013 se zapojilo 11 měst a 3890 lidí, rok 2014 byl zatím rekordní – 19 měst a 5768 účastníků. Letos (2015) akce probíhá ve 26 městech a počet účastníků bude znám v průběhu června.⁵ Zájem o veřejný prostor, vlastní zdraví a možnost svobodné volby jsou pravděpodobně hlavními proměnnými v kontextu aktivní podpory městské cyklistiky. Způsob, jak zájmy demonstrovat okolí co nejviditelněji a nejhlasitěji, spočívá právě v potenciálu tématu připoutat k sobě pozornost. Občanský aktivismus se tak

⁵ Dostupné z WWW: <http://www.dopracenakole.net/historie-souteze> [cit. 30. 5. 2015]

nejviditelněji demonstruje prostřednictvím kolektivních akcí ve veřejném prostoru, kde získává potenciál zasáhnout i lidi, kteří se akce přímo neúčastní.

Sociologové Donatella Della Porta a Mario Diani (2006) ve své studii sociálních hnutí charakterizují skupinu aktérů zakládajících kolektivní akci jako snadno identifikovatelnou a odlišitelnou od jiných sociálních skupin, postavenou na sociálních vztazích mezi jejími členy, kteří vykazují vysokou úroveň vnitřní koheze a disponují do určité míry společnou identitou. Tato charakteristika se tedy vztahuje především na členy skupiny samotných iniciátorů kolektivní akce, v případě návazně zainteresovaných aktérů naopak velmi významně roste jejich různorodost, stejně jako roste pestrost důvodů, proč se kolektivní akce účastní – společným jmenovatelem pak není jednotnost názorů, motivací nebo sociálních pozic členů této různorodé skupiny, ale vyvinutá aktivita (Della Porta, Diani, 2006: 21). Pokud se touto optikou podíváme na iniciativu Automat a její členy, najdeme v jejím jádru především vysokoškolsky vzdělané lidi v oborech sociologie, dopravního inženýrství, urbanistiky, psychologie, sociální antropologie nebo sociální geografie, jejich společnou charakteristikou je zájem o (městské) životní prostředí s důrazem na prosazování městské cyklistiky jako udržitelné formy dopravy. Veřejnost, která se zapojuje do akcí pořádaných Automatem, je pak poměrně různorodá, jak jsem mohla sama zaznamenat například při účasti na Velké jarní cyklojízdě 2014 – bylo možné se zde potkat se studenty, rodinami s dětmi, výkonnostními cyklisty, seniory, cizinci, manažery atd. Neměli společný věk, ani sociální status, zájem, se kterým se cyklojízdu účastnili se také lišil, někteří akci pojímali jako demonstraci za lepší podmínky pro cyklisty ve městě, někteří přijeli ze zvědavosti, někteří si chtěli jen užít hezkého počasí (z rozhovorů s účastníky Velké jarní cyklojízdy 2014, 26.4. 2014). Společným charakterem této masy lidí, který utvářel jejich kolektivitu, tak byla konkrétní akce – tedy společná jízda na kole.

Podobně jako docházelo k formování Automatu a první akce ve veřejném prostoru, zachycují Della Porta a Diani proces aktivní mobilizace aktérů na příkladu formování „Prvního světového společenského fóra“ v Porto Alegre (Della Porta, Diani, 2006: 75). Samotné mobilizaci aktérů předchází několik kroků, mezi něž patří identifikace určitého jevu jako sociálního problému, vytváření možných strategií jeho řešení, šíření povědomí o problému a zvyšování motivace zastávat stejná východiska k jeho řešení. První fáze identifikace společenského problému je vždy předmětem debat mnoha stran, v rámci které se utváří různé názory a strategie. Rozliční sociální aktéři jako jsou například státní úřady, politické strany, aktivisté, média a další se snaží získat kontrolu nad interpretací daného

problému a jeho navrhovaným řešením. Dochází tak ke konfliktu, kdy zúčastnění soupeří o úspěch ve veřejné debatě – chtějí být viděni jako ti povolání, kteří jsou oprávněni vyjadřovat určité zájmy a tendence. Identifikace společenského problému jde také ruku v ruce s identifikací zodpovědnosti za danou situaci (Della Porta, Diani, 2006: 74-79). Iniciativa Automat se snaží v první řadě poukázat na problematická témata a skutečnosti – především na upřednostňování automobilové dopravy v Praze skrze stávající i plánovanou infrastrukturu či platné nebo zaváděné normy na úkor ostatních typů dopravy (zejména jde o chůzi a cyklistiku). Kromě toho se však Automat také snaží svoje téma rozšiřovat z ústředního problému městské dopravy na otázky spojené s ekologií, zdravým životním stylem a občanskou svobodou. Nejedná se přitom o izolovanou organizaci, Automat je spojen s jinými hnutími, institucemi a širší veřejností skrze diskurs i praxi. Cílem této strategie je upoutat pozornost co největšího počtu lidí a zainteresovat je do svých aktivit ve veřejném prostoru.

Další fáze procesu mobilizace aktérů se podle Della Porta věnuje interpretaci událostí souvisejících s problémem, podněcuje hledání možných řešení, vytváří hypotézy o nově iniciovaných společenských vzorcích jednání, vztazích mezi aktéry a konsenzech mezi nimi (Della Porta, Diani, 2006: 85). Sdružení Automat v tomto kontextu pracuje na šíření informací o městském plánování a stavu městské dopravy současně s informacemi, jak by se tento stav mohl změnit, navrhuje kroky, které by bylo vhodné udělat a celkově se snaží podpořit myšlenku práva občana na různorodost a možnost svobodné volby ohledně podoby a podmínek místa, ve kterém žije. Poslední fáze procesu mobilizace aktérů pracuje s jejich motivací zapojit se do kolektivní akce. Zde je nutné přesvědčit potenciální účastníky o proveditelnosti a legitimitě připravované akce. Je důležité apelovat nejen na kolektivní zájmy a přesahy, ale také na individuální sféru zkušenosti – generalizovaná tvrzení je třeba propojovat s osobními příběhy a příklady z žité praxe, se kterými se mohou lidé ztotožňovat (Della Porta, Diani, 2006: 78).

„Máme radost, když mezi účastníky Cyklojízdy vidíme narůstající počet rodin s dětmi. Je vidět, že mnoho rodičů rádo využije příležitost dovolit dětem sednout ve městě na kolo a jak si děti ty chvíle užívají. Bohužel takových příležitostí není mnoho, protože podmínky pro cyklistiku v Praze nejsou zdaleka ideální, chybí oddělené cyklostezky, které jsou pro děti bezpečnější a těch několik stávajících jako je třeba A2 na nábreží jsou v sezoně přeplněné, takže si každý rodič dvakrát rozmyslí, jestli to s dítětem na kole riskne a spíše než do města vyrazí na kole někam mimo. Limity jsou pořád obrovské, ale my se snažíme na ně aktivně upozorňovat, aby i rodiče s dětmi měli do města na kole přístup.“(Iva Pohanková, členka Automatu, rozhovor, 11.4. 2014)

Rámec diskurzu, který vytváří iniciativa Automat ohledně městské cyklistiky, se odvíjí od výše zmíněných kroků – definování problému, vyjádření prognóz a podpoření motivace aktérů. Cílem je tak občana zaktivizovat, aby se začal zajímat o své okolí. Automat se snaží změnit situaci, kdy je zájem o cyklistiku jako formu každodenní dopravy v Praze spíše marginální záležitostí. Cyklistika je častěji veřejností vnímána jako sport nebo způsob rekreace a jako taková je také do značné míry podporována – jsou budovány mimoměstské cyklostezky a turistické cyklotrasy vedoucí přírodní krajinou, případně můžeme narazit i na závodní dráhy pro cyklisty. Rodiny s dětmi tak tráví svůj volný čas o nedělích na společných projížďkách a výletech, výkonnostní cyklisté tréninkem. Odezva ve společnosti má tuto podobu právě díky opatřením a podpoře využívání kola k rekreaci či tréninku a také díky nedostatku podnětů či překážkám kladeným případným cyklistům ve městě, které situaci jen utvrzují. Elisabeth Lorenzi v článku „Alegria Entre Tus Pienas: To Conquer Madrid's Streets“ (2012) uvádí na příkladu situace v Madridu obtíže při prosazování kola jako dopravního prostředku:

„Kolo je první dopravní prostředek pro děti, který poskytuje určitou míru svobody a osamostatnění. Umožňuje také usedlým lidem středního věku vrátit se zpět do mládí a starším občanům trávit aktivněji svůj volný čas. Ovšem jako dopravní prostředek stále svádí těžký boj s konkurenčními auty a městskou integrovanou dopravou a hraje tak spíše roli umožňující únik z městského prostředí. V Madridu proto cyklostezky vedou zpravidla skrze parky a poskytují tak prostor právě spíše rekreaci nebo tréninku. Podle „Madridského plánu pro cyklo dopravu pro rok 2016“ se má pokračovat v budování stezek v parcích a upevňuje se tak pozice cyklistiky jako formy rekreace nebo sportu, nikoliv však formy městské dopravy. Ten, kdo využívá kolo k přepravě ve městě, bývá často označován za odvážlivce, blázna nebo sportovce.“ (Lorenzi, 2012: 60-61).

Na rozdíl od Madridu je situace ohledně užívání kola jako dopravního prostředku v mnoha městech ve Španělsku jiná. Barcelona, Sevilla, Valencie, Bilbao nebo Victoria využívá cyklistiku jako nástroj zkvalitňování života v městském prostředí a poukazuje tak na citlivost vůči modernímu městskému plánování. Mnohá z těchto měst zažila vysoký nárůst cyklistiky v momentě, kdy byla vybudována vhodná infrastruktura – zavedením městských kol, vyznačením cyklopruhů, budováním cyklostezek (Lorenzi, 2012: 62).

V Praze se na přepravním výkonu podílí městská cyklistika v době letního času 4,47%, v době zimního času 1,15%, průměrně tedy zaujímá městská cyklistika 2,78% podílu vykonaných cest ve městě (Rusý, 2012: 7). Praxe je tak sice podobná spíše té

madridské – cyklistika zde poskytuje v mnohem větší míře formu víkendové relaxace nebo sportovního vyžití než způsobu dopravy, nicméně tento stav má tendenci se měnit. Podpora městské cyklistiky je součástí připravovaného Metropolitního plánu pro Prahu, kdy je cílem zvýšit podíl jízd vykonaných na kole z celkového počtu cest ve městě z 2% na 8% (Auto*Mat, 2014: 15-16). Směřování městského plánování během posledních dvaceti let výrazně odráží snahu o přiblížení se západním pro-cyklisticky orientovaným metropolím:

„Při tvorbě nového Metropolitního plánu pro Prahu se snažíme využít synergie města, jde nám o město dostupných vzdáleností a využití vnitřních hranic města. (...) Držíme se čtyř hlavních paradigmat pro chytrý koncepční rozvoj. Mezi ně patří kvalita života, udržitelnost, proveditelnost a reference k evropským metropolím.“ (Jaromír Hainc, architekt a pracovník IPR Praha⁶, úvod komentované prohlídky „PRAHA: plánování a rozvoj ve 21. století“ v Sále architektů 25.2. 2015)

Metropolitní plán hlavního města Prahy (2014) se v jedné ze svých částí věnuje i otázce městské cyklistiky, kde akcentuje základní cíle rozvoje pražské cyklistické infrastruktury. Jde především o vytváření bezpečného a funkčního prostředí pro uživatele veřejného prostoru, rozšíření sítě cyklostezek a vytváření podmínek pro širší využití bezmotorové dopravy a začlenění sítě páteřních a hlavních cyklotras do územního plánu (IPR Praha, 2014: 36). Je tedy vidět, že kolo jako městotvorný prvek existuje a nabývá na významu, čemuž od roku 2011 odpovídá i trend poklesu podílu automobilové dopravy v Praze, kdy se současné využití individuální automobilové dopravy oproti veřejné hromadné dopravě a ostatním druhům dopravy pohybuje v poměru 63:37, přičemž bezmotorová doprava zaznamenává dlouhodobý růst zejména právě v oblasti cyklistické dopravy (IPR Praha, 2014: 1).

Zastřešujícím dokumentem městského plánování v Praze je aktualizovaný *Strategický plán hlavního města Prahy* z roku 2008, který pracuje s dlouhodobou koncepcí rozvoje města v horizontech let 2020, 2030 a 2050 (Strategický plán hlavního města Prahy, 2009). Představuje integrovaný přístup k městskému plánování, jelikož jeho rámec zahrnuje jak Metropolitní plán, tak Pražské stavební předpisy, Manuál tvorby veřejných prostranství a další související dokumenty. Na rozhodování o strategických záměrech plánu se podílí nejen široký okruh odborné veřejnosti, ale také místní aktéři a zástupci samosprávy – například prostřednictvím platformy Metropolitní ozvučné desky, jež je

⁶ Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, <http://www.iprpraha.cz/> [cit. 15. 5. 2015]

odborným poradním orgánem Rady hl. m. Prahy v otázkách rozvoje města.⁷ V kontextu mobility zdůrazňuje Strategický plán fyzicky prostupné, dostupné a propojené město s vyváženým poměrem jednotlivých druhů přepravy, přičemž stávající vysoký podíl osobní automobilové dopravy považuje za nežádoucí.

„Zpracovaný generel cyklistických tras směřuje k cyklistice jako alternativnímu druhu dopravy včetně integrace cyklistů v dopravním systému města v nových ulicích, v úpravách stávajících ulic a jinde. Na již vybudovaných cyklistických trasách byl v posledních letech zaznamenán nárůst počtu lidí využívajících jízdní kolo pro pravidelné cesty do škol a do zaměstnání. Nabídka bezpečných tras v exponovaných městských prostorech, zejména v centru města, je ale stále nedostatečná. Výrazného zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty se dosáhne také naplňováním cíle I 2 – Řízení a redukce užívání automobilů.“ (Strategický plán hlavního města Prahy, 2009: 106).

Praha po vzoru západních metropolí jako je Kodaň, Amsterdam, Londýn, Paříž, Řím a dalších zapracovává městskou cyklistiku do svých plánů udržitelného rozvoje nejen v kontextu samotné dopravy. Městská cyklistika zde znamená pokrok, otevřenou volbu pro občany, cestu ke zkvalitnění života ve městě, šetrnější chování k životnímu prostředí a krok směrem k trvale udržitelné mobilitě. Zároveň se ukazuje, že pokud se investuje do vhodné infrastruktury podporující městskou cyklistiku, odezva ze strany lidí na sebe nenechá dlouho čekat a stoupá podíl lidí využívajících kolo jako běžný dopravní prostředek při svých cestách po městě. Důvody mluvící pro zavádění městské cyklistiky se tedy netýkají jen otázky dopravy samotné. Souvisí mnohem širěji i s podmínkami životního prostředí a smysluplného rozvoje, což se týká především snížení emisí výfukových plynů, snížení závislosti na neobnovitelných zdrojích energie jako je ropa a zemní plyn, omezení budování finančně nákladných infrastruktur pro motorovou dopravu nebo podpory zdravého životního stylu obyvatel. Již první společné cyklojízdy se v San Franciscu na konci devadesátých let snažily obrátit pozornost k udržitelným formám transportu ve městě. Čím dál tím více lidí si začalo klást otázky ohledně užívání ropy a důsledkům, které to přináší – války, znečištění, vysoké dopady užití energie oproti energii získané. Cyklistika se snaží poukázat na všechny tyto faktory a kolo je nahlíženo jako aktér schopný udržovat tyto rozličné zápasy: „Ekologie je spojená s životním prostředím, stejně jako je Masa Crítica spojená s mobilitou.“⁸ Recyklace jako politický nástroj odkazuje

⁷ Dostupné z WWW: <http://www.ozvucnadeska.cz/> [cit. 23. 5. 2015]

⁸ „Masa Crítica“ je ve Španělsku ekvivalentem české Velké cyklojízdy

k dalším formám vztahování, produkce a spotřeby. (...) Jde o to, jak můžeme a chceme změnit sebe tím, že změníme město.“ (Reboredo, Vázquez 2012: 113-114).

V České republice má v současnosti městská cyklistika podporu jak ze strany občanských sdružení (Automat, Rekola, Bajkazy), tak ze strany institucí (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy), cílem je stabilizace jízdy na kole jako běžného způsobu dopravy po Praze, podobně jako je tomu v mnoha západoevropských metropolích. Kritická teorie a koncept práva na město představuje výhodný diskurzivní nástroj cykloadvokacie pro prosazování městské cyklistiky a snahu měnit podmínky ve městě, které stále nejsou pro jízdu na kole optimální. Jejich argumenty jsou prezentovány na debatách, přednáškách či na internetu, ale jak do těchto debat zainteresovat větší podíl veřejnosti? Nakonec by to přeci měli být běžní obyvatelé měst, kteří budou využívat kolo jako dopravní prostředek. Nástrojem, jak přilákat pozornost a účast veřejnosti, jsou podle cykoadvokátů (i těch z Automatu) přímé akce ve veřejném prostoru – v případě městské cyklistiky jsou těmito akcemi pravidelné společné cyklojízdy označované mezinárodně jako „critical mass“. „Velké Cyklojízdy jsou u nás nejmasovější akce, účastní se jich i kolem čtyř tisíc lidí najednou. Je to náročné na organizaci, ale vyplatí se. Dostaneme to jednak k lidem, kteří přijedou, a v druhé a někdy i třetí nebo čtvrté vlně do médií, takže se tím otevírá prostor pro diskuzi v celospolečenském měřítku.“ (Vít Masare, člen Automatu, rozhovor, 20.6. 2014).

2.2. Critical mass – kořeny akce, aktivismu, autonomie, kolektivity

„Snažíte se rozdávat pozitivní energii, které jste v tu chvíli plní. A nejen svým souputníkům na kole, ale i kolemjdoucím, lidem, kteří se zastavují a zajímají se, co se děje, a také lidem za volantem – těm kteří vás respektují, i těm kteří jsou rozčilení. Jeden našťvaný řidič sedící ve svém SUV začal křičet: „Všechno co děláte je akorát to, že blokujete dopravu!“. Žena jedoucí vedle mě na starším modrém kole značky Schwinn mu poskytla perfektní odpověď: „My neblokujeme dopravu. My JSME doprava!“ (Libman, 2012: 39).

Tradice Cyklojízdy v Praze navazuje na koncept „critical mass“ (CM) založeném v San Franciscu na počátku devadesátých let, který vznikl jako hybridní spojení východisek pozdního kapitalistického městského designu, opomíjených anarchistických politických myšlenek, vzrůstající nechuti k podřizování se zavedeným dominantním technologiím a snahy získat městský prostor zpět pro veřejnost. Pojem „critical mass“ použil Newyorčan George Bliss v roce 1991 při svém pobytu v Shanghai, když pozoroval postupné narůstání počtu lidí jedoucích na kole na okraji dopravního proudu až do chvíle,

kdy toto množství překročilo určitou kritickou hranici a masa cyklistů vytvořila svůj vlastní proud v rámci silniční dopravy (Carlsson 2012: 10). V obecné rovině pojem označuje fyzikální termín „kritické množství“, který je charakterizován jako minimální množství materiálu požadovaného ke spuštění řetězové reakce. „Critical mass“ neboli „kritická masa“ tedy odkazuje k určitému nutnému počtu účastníků cyklojízdy pro vytvoření samostatného proudu v dopravě, během které je jedinec na kole chráněn masou dalších cyklistů a tento hybridní celek je tak schopen lépe a účinněji čelit konkurenčnímu proudu motorových vozidel. CM by také bylo možné popsat jako pravidelný protest či demonstraci cyklistů v ulicích města, kteří společnou jízdou jednak prosazují sami sebe v prostoru vytvořením kritické masy a také tímto způsobem upozorňují veřejnost na možnosti využití alternativních způsobů dopravy.

Organizátorem nebo účastníkem sanfranciské CM se mohl stát kdokoli, v počátcích šlo o menší skupinky lidí, ke kterým se postupně přidávali další. Hnacím motorem CM není předem stanovený koordinátor nebo „vůdce“, nýbrž samotná „akce ke změně“. Zpravidla byla preferována forma jízdy bez plánovaného směru trasy, šlo vždy o spontánní rozhodování, „vůdcem“ se mohl stát každý, kdo se dostal do čela cyklojízdy. Původní sanfranciská podoba jízdy tedy byla čistě náhodná, sestávala se z množství cyklistů jedoucích stejným směrem. Shromážděná masa poskytovala úkryt a ochranu pro jednotlivce a jízda na kole městem tak představovala menší riziko a stres. V současné době se z CM stala organizovaná globální tradice, která se odehrává každý poslední pátek v měsíci ve městech po celém světě. CM přitom není univerzální, její forma je otevřená hybridizaci, a proto je úspěšně iniciována a šířena na různých místech, kde reaguje na konkrétní prostředí a společnost. V metropolích tak nabývá podob cyklistické demonstrace či pravidelných víkendových projížděk rekreačního charakteru po ustálené předem vyjednané trase – v každé metropoli CM reflektuje svébytné městské prostředí, a tak se její forma i význam často velmi výrazně liší.

Původ konceptu CM je odvozen z prostředí Shanghaje, kde ovšem nešlo o cyklistické demonstrace či víkendové projížděky, nýbrž o prostou masu lidí na kolech spěchajících do práce. Na rozdíl od současných západních metropolí je zde kolo tradičně vnímáno jako dopravní prostředek chudé vrstvy obyvatel, pro které je vlastnictví auta či využívání veřejné městské dopravy ať už prakticky nebo ekonomicky nedostupné či minimálně výrazně nákladné. V Asii se tak mnohdy jízda na kole stává normou pro neutěšenou situaci ekonomicky a sociálně deprivovaných obyvatel. Není se proto čemu

divit, když Asiaté odmítají představu, že by na „vyspělém Západě“ mohl někdo jezdit na kole dobrovolně a dokonce to považovat za součást své kulturní hrdosti.

„Jeden švédský fotograf, který nechce být jmenován, byl najatý jednou lokální čínskou turistickou agenturou, aby natočil promovideo o Amsterdamu. Když práci odevzdal, byl agenturou požádán, aby odstranil veškeré záběry cyklistů ve městě – významné části nizozemské kultury – protože v očích potenciálních klientů agentury by to vyvolávalo představu Amsterdamu jako nějakého zaostalého místa, které rozhodně nechtějí navštívit o dovolené.“ (Camarena, 2012: 121).

Je paradoxní, že právě z Asie, kde je přítomnost kola v každodenním životě známkou zaostalosti a nízkého postavení, plyne inspirace CM na Západě, kde je kolo prosazováno s konotací udržitelného rozvoje, ekologie, moderního městského designu, efektivního využití veřejného prostoru a zdravého životního stylu.

Ovšem tradičně negativní vnímání jízdy na kole se v Asii může postupem času stát minulostí – významy a věci totiž neproudí pouze jedním směrem, jejich šíření je daleko komplexnější. Inspirace kola jako běžného dopravního prostředku plynoucí z Východu je na Západě spojována s novými významy a s každým aktérem, který přijde s tímto hybridním celkem do styku, má možnost získávat nové podoby a interpretace. Proto se trend jízdy na kole dostává zpět na asijskou půdu společně s fascinací západní kulturou, kapitalismem a modernitou. „Existují mnohá videa ukazující mladé cool a hip Číňany na fixkách ilustrující slogan „co to znamená být mladý v Číně“. Příkladem může být skupina pojmenovaná „People’s Bike: Shanghai Urban Cycling“, jejímž hlavním mottem je: „Podpoř v Číně lásku k jízdě na kole jako k něčemu víc, než jen jako ke způsobu dopravy.“ (Camarena, 2012: 123). Městská cyklistika se tedy na asijskou půdu vrací ve zcela odlišném pojetí a proměňuje mladou generaci, která si hledá nové hodnoty a styl a buduje svou identitu na základě mnoha západních vlivů.

Aby byl koncept CM schopný etablovat se v jakémkoliv prostředí, musí být do jisté míry otevřený, schopný nasednou na místní podmínky, adaptovat se. Na druhou stranu, jak je vidět i na příkladu mladých Číňanů, stále s sebou nese něco, co je stabilní a tvoří jakési jádro konceptu. Tímto jádrem je jednak zájem o životní prostředí a udržitelný rozvoj moderní společnosti a za druhé samotné kolo, které dokáže tyto zájmy reprezentovat a prosazovat. Koncept CM bychom tak mohli považovat za prototyp – otevřený neustále probíhající kreativní proces, který je předmětem různorodých intervencí a rekonfigurací prováděných kýmkoliv, neustále připravený do určité míry redefinovat svůj význam a

záměr (Carlsson, 2012: 13). CM jízdou na kole znovuvyjednává svůj význam na lokální úrovni a akcentuje tak místní život, naraci a praxi ukrytou ve workshopech, festivalech, setkáních a protestech napříč místy celého světa. CM bychom tak mohli nahlížet jako jakýsi „kvazidruh“ – kolektivitu složenou z různorodých částí schopnou adaptovat se na konkrétní prostředí. Celia Lowe (2010) ve svém výzkumu šíření ptačí chřipky popisuje virus H5N1 právě jako „kvazidruh“, který je tvořený různorodými částmi – od těch materiálních v podobě bakterií, mikročástic (ale také lidí a ptáků), přes legislativní v podobě zákonů o omezení chovu a dovozu drůbeže, až po ty diskurzivní, jakými v tomto případě byly katastrofické prognózy dopadů šíření infekce. „Kvazidruh je místem střetávání identit, vědy, rezistencí, obav, etik a příležitostí vytvářejících tak shluky znalostí a domněnek.“ (Lowe, 2010: 643). CM je virus svého druhu, je nakažlivý a mnoho lidí, kteří se jednou infikují a zúčastní se společné cyklojízdy, zůstávají věrní své nové diagnóze městského cyklisty po celý zbytek života. Podobně jako virus ptačí chřipky, má i „kvazihnutí“ CM díky své různorodosti a proměnlivosti schopnost šířit se a zasahovat velký počet lidí a věcí, vytvářet rozličné narativy, přizpůsobovat se prostředí a iniciovat určitá jednání.

Carlos Diz Reborado a Moncho Vázquez (2012) vykreslují komplexitu a fluiditu CM ve Španělsku na konkrétním příkladu města Coruña. Podoba místní CM – „*Masa Crítica*“ přerostla do formy určitého hybridního hnutí, do něhož se infiltrovaly různorodé projekty a iniciativy jako jsou například „*Park(ing) Day*“, kdy lidé na parkovací místa umisťují zeleň v květináčích a pořádají zde pikniky; nudistické jízdy, které upozorňují nahotou na bezbrannost cyklistů vůči agresivitě motorových vozidel; pravidelná utkání v cyklistickém pólu – „kolové“; víkendové společné projížďky; společné noční jízdy městem nebo DIY *repair* workshopy pořádané sdružením *ReCiclos*. V online doméně dochází k ještě rozsáhlejšímu propojování, sdílení a přesahu do globálního dění skrze diskusní fóra, informační weby, Twitter, kde je poskytován prostor pro reakce na aktuální dění – odkazy na hnutí *Occupy*, *Arabské jaro*, *Food not Bombs* – spojení s cykloaktivisty a aktivitami v jiných zemích (například s *Criticonou* – největší CM v Evropě; informacemi z každoročního Cyklokempu v Rakousku a lokálními realizacemi CM v jednotlivých evropských městech). Různorodost akcí i sbíraných a sdílených informací napomáhá efektivnímu šíření konceptu CM, díky čemuž se daří oslovovat velké množství lidí a získávat je pro podporu cyklistiky jako formy dopravy.

Čím více lidí se do akce ve veřejném prostoru zapojuje, tím větší sílu představují a tím mají i větší šance prosazovat svoje zájmy. „Svištíváte si rádi po Praze na kole nebo

koloběžce a přijde vám to úplně normální? Pak nepromeškejte příležitost přidat se k tisícům stejně smýšlejícím na tradiční Velké jarní cyklojízdu!“ (Facebook, výzva k účasti na události Velká jarní cyklojízda Blankou, 16.4. 2015). Podobně jako popisuje Stine Krøijer (2010) ve své studii demonstrací proti summitu NATO v roce 2009 aktivisty, kteří svým synchronním pohybem a stejnobarevným oblečením vytváří tzv. „černý blok“ (Krøijer, 2010: 141), stávají se i cyklisté během cyklojízdy masou pohybující se téměř dokonale sladěným způsobem na svých kolech, při pohledu z výšky jsou celistvým pestrobarevným hadem rychle si razícím cestu ulicemi města. Blízkost těl utvářející jednotu, jejich společný pohyb a reakce dávají této hybridní kolektivě lidí a kol sílu, kterou je v tu chvíli obtížné zastavit. Podle Krøijer navíc kolektivní jednání formuje prostor a čas, takže se během demonstrací utváří „aktivistická inkarnace jiné verze budoucnosti“ (*incarnation of another future*) (Krøijer, 2010: 140). Masa lidí a kol tak v ulicích zhmotňuje ideální cíl – utopii, ke které by podle aktivistů měla společnost dospět – používání kola jako dopravního prostředku, jehož využití je dostupné a bezpečné pro široké spektrum obyvatel města. Jelikož ovšem realita této představě aktuálně neodpovídá a překážky nastavované cyklistům ve městě zatím spíše odrazují, vytváří cyklojízdy jakási „proti-místa“ (*counter-sites*) – trhliny v prostoru a čase, kdy dochází k efektivnímu vyjednávání utopie (Foucault, 1984: 47). Na jedno odpoledne se tak cyklisté stávají těmi mocnými a ukazují, že společně dokážou na silnicích konkurovat i tak silnému hráči jako je auto. „Nelze očekávat, že za jeden den dosáhneme všeho. Ale dokázali jsme ovládnout ulici a narušit řád v zavedených plánech. (...) Vždyť víte, revoluce nepřijde za den.“ (Krøijer, 2010: 146).

Podobně jako při protestech a blokáдах ulic na summitu NATO popisovaných Stine Krøijer (2010) – jakmile se masa rozpadne, synchronní tělo se rozplyne, účastníci se oddělí a vydají se po svých vlastních trasách, osamocený jedinec ztrácí sílu a důraz jednat a mluvit tak, jako to dokázal ve spojení s ostatními, opět začíná být – a z dobrých důvodů – nejistý, opatrnější a mnohdy také skeptičtější. Daniel Libman (2012) popisuje pocity po skončení společné cyklojízdy takto: „Když je představení u konce, všichni cyklisté zmizí z hlavních dopravních tepen a jsou absorbováni do toku města, jedoucí si každý svou vlastní cestou. A pravdou je, že jakmile je jízda (CM) u konce a člověk je opět na svém bicyklu sám, už ho (motoristé) zase vůbec nevidí.“ (Libman, 2012: 39). CM se proto koná pravidelně každý měsíc, aby si každý mohl znovu „dobít baterky“ a přesvědčit sám sebe i okolí, že jízda na kole ve městě je možná a dává smysl.

CM je poměrně radikální akcí – má masový charakter, kdy zapojuje i několik tisíc účastníků, a zmocňuje se prostoru, ve kterém se jindy cyklisté pohybují jen na okraji. Vyhraněnost akce odráží i určitou vyhraněnost názorů cykloadvokátů, kteří mnohdy argumentují podobně radikálním způsobem, jakým se masa cyklistů valí městem.

2.3. „Urbi et orbi“ – cykloadvokacie v akci

„V našem hlavním městě je bohužel zcela podceňován potenciál, kterým může tíživé dopravní situaci pomoci cyklistická doprava. Vedle přínosů pro naše zdraví a kondici a nulových ekologických dopadů jsou jízdní kola v mnoha částech města rychlejší než auta i MHD. Jízdní kolo zabere také podstatně méně místa než automobil - na jednom parkovacím místě může pohodlně stát až 12 bicyklů. Navíc cyklisté představují zanedbatelnou hrozbu pro chodce a v mnoha evropských i našich městech vede zlepšení možností pro cyklistiku ke zvýšení obratu obchodů.“ (Děti Země, kampaň „Pomozme cyklistice v Praze“).

„Britské ministerstvo dopravy má ambiciózní cíl – zajistit dopravu ve městě bez aut, přičemž současně poznamenává, že cyklistika pomáhá v boji proti znečištění způsobenému motorovými vozidly, zároveň má potenciál snížit zahlcení města dopravou, podporuje zdraví člověka a ministerstvo také upozorňuje, že vyšší podíl chůze a cyklistiky zvyšuje sociální kohezi a redukuje globální oteplování.“ (Green, Steinbach, Datta, 2012: 275).

Způsoby dopravy jsou jedním z klíčových témat, v jehož rámci probíhá diskuze o významu udržitelného rozvoje měst a zdraví jeho obyvatel. Některé vlády, ale především občanské iniciativy zabývající se dopravou a životním prostředím ve městě, vidí v cyklistice všelék na téměř všechny zásadní neduhy lidstva – od plýtvání financemi a nerostnými zdroji, přes znečišťování životního prostředí a ohrožování zdraví lidí až po odumírání společenských vazeb mezi lidmi v anonymním městě. Zvažováním těchto ekonomických, environmentálních a společenských hledisek dává cykloadvokacie vzniknout určité „nové morálce ekonomie transportu“ (Green, Steinbach, Datta, 2012: 285), která staví svou škálu morality na dvou pólech – osobní automobilové dopravě na straně jedné a cyklistice na straně druhé.

Osobní automobilová doprava je přitom hodnocena jako amorální a dysfunkční oproti cyklistice, jež je považována za veskrze chvályhodnou a společensky, ekonomicky i environmentálně přínosnou. Argumentační rámce cykloadvokacie vychází z kritické teorie a konceptu práva na město a apelují přitom na aktivní potenciál občana k odpovědnosti za sebe, své jednání a potažmo za společnost a prostředí, ve kterém žije. Cyklistika tak pro

tyto autory představuje alternativní resistantní strategii transportu, jež se snaží čelit dominanci automobilové dopravy ve městech (Green, Steinbach, Datta, 2012: 274).

Judith Green, Rebecca Steinbach a Jesicca Datta prováděly v roce 2009 výzkum v Londýně, jehož cílem bylo zmapovat způsoby, jakými je diskurz mobility spjatý s odpovědností „dobrého občana“ (*good citizen*). Soustředily se přitom především na sféru cyklistiky, přičemž své poznatky interpretovaly tak, že cyklistika je v rámci možností způsobů dopravy hodnocena jako morálně správná na rozdíl od osobní automobilové dopravy, jež zaujímá dno žebříčku (Green, Steinbach, Datta, 2012: 278). Podle autorek se pohled na automobilismus postupně mění a auto přestává být mnohými vnímáno jako společensky uctíváný objekt, produkováný ikonickými firmami, jež se stává neoddiskutovatelným výdajem každé správné domácnosti. Svůj podíl na této změně vnímání auta má právě i cykloadvokacie, která se snaží společnosti zprostředkovat jiný obraz užívání aut – například v podobě způsobeného znečištění, rozpadu městského prostředí díky narůstající infrastruktuře, ohrožení zdraví a života jak při dopravních nehodách, tak narůstajícím rizikem obezity a dalších chorob z důvodu nedostatku pohybu a v neposlední řadě také marginalizací těch, kteří auto nemají, jako jsou děti, nízkopříjmové skupiny, senioři nebo mnozí tělesně postižení.

Podobně jako Green, Steinbach a Datta se i Rachel Aldred (2010) věnovala výzkumu občanství ve vztahu k městské cyklistice (*cycling citizenship*) s důrazem na utváření identity cyklistů ve vztahu ke společnosti a životnímu prostředí. Obě studie mají tendenci polarizovat debatu ohledně udržitelného rozvoje mobility a kvality životního prostředí na stranu zla a stranu dobra, ve kterém zlo ztělesňují agresivní řidiči aut a dobro ohleduplní cyklisté.

Morální a materiální odpovědnost za negativa ohrožující život lidí a životní prostředí však nelze tak jednoduše svalit na řidiče motorových vozidel. „Řidiči aut se stali předmětem morální kritiky, ze které jsou například lidé, co jedí maso, očividně vyjmuti. Je ale cyklista, který jí maso lepší, než veganský řidič auta? A co řidič, který si na nákup do supermarketu vozí vlastní znovupoužitelné tašky, pečlivě recykluje, dopřává si jen krátkou sprchu, nenechává svoje spotřebiče doma zbytečně zapnuté, nakupuje pouze lokální a bio potraviny nebo pravidelně pomáhá sousedům?“, ptají se Julie Cupples a Elisabeth Ridley v textu „Towards a heterogenous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism“ (Cupples, Ridley, 2008: 257). Tyto autorky se zaměřují právě na dekonstrukci bipolárních představ stávících proti sobě cyklistiku a osobní motorovou dopravu. Řidiči aut jsou cykloaktivisty popisováni jako „ti druzí“, nebezpeční cizinci, kteří

zamořují město (auty, zplodinami, agresí, nebezpečím...), bez ohledu na multiplicitu praktik, kterými mohou přispívat k udržitelnému rozvoji a kvalitnějšímu životnímu prostředí, jak trefně poukazují Cupples a Ridley. Autorky upozorňují, že cykloadvokacie často sklouzává k totalizujícím výroklům, které se vyhýbají sociálním a kulturním odlišnostem, ignorují tělesnou a emoční dimenzi dopravních praxí a částečně selhávají v porozumění různorodosti projevů environmentální zodpovědnosti obyvatel (Cupples, Ridley, 2008: 254). Dichotomizace problematiky dopravy ve městě, tak jak ji interpretují Green, Steinbach, Datta (2012) a Aldred (2010), podle mého názoru nevede k hlubšímu porozumění situaci, v jaké se městská cyklistika odehrává, jelikož tyto autorky ignorují významnou část praxí a prožitků městských cyklistů, jež jsou spojené s nepohodlím a ohrožením. Například agresivita není výsadou pouze některých řidičů aut, cyklisté řítící se po úzké stezce padesátikilometrovou rychlostí dokážou pro jiné představovat poměrně velké nebezpečí stejně dobře, jak jsem měla možnost zaznamenat i během svého terénního výzkumu. Tvrzení cykloadvokacie, že při jízdě na kole dosahuje člověk *ideální* rychlosti pro pohyb ve městě (Aldred, 2010: 46), se tedy ukazuje jako neobhajitelně esencialistické a je třeba s ním polemizovat.

Silnice se zatím spíše podobají bojištím, což se ukazuje například při společných cyklojízдах městem (mezinárodně označovaných jako „critical mass“) popisovaných v předchozí kapitole, během kterých cyklisté disponují dostatečnou mocí k prosazování vlastních zájmů na silnici. Působí zde spojená síla jednotlivců a ti jsou tak v tu chvíli schopní zavedené hranice přetvářet ve svůj prospěch. Daniel Libman popisuje v textu „We ARE traffic“ (2012) cyklojízdy v Chicagu, které podle něj představují možnost dát najevo zejména řidičům aut, že cyklisté jsou také součástí dopravy: „Critical mass je zuřící grizzly – verze bezbranného týpka na kole, kterému jsi dneska ráno odříznul cestu při cestě autem do práce.“ (Libman, 2012: 38).

Přestože jsou často akce prosazující městskou cyklistiku poměrně radikální, existují i na straně cykloadvokátů snahy hledat kompromisní řešení. Kompromis je charakterizován ustoupením z pozic obou stran směrem ke společnému řešení, jde o nalézání průsečíků v názorech a praxích, vysvětlování daných pozic a nastavování hranic tak, aby se cyklisté i řidiči aut mohli na silnicích pohybovat bezpečně a efektivně. Z rozhovorů během výzkumu vyplynulo, že řidiči aut jsou často iritováni přítomností cyklistů na silnicích, argumentují, že kolo patří někam na výlet do přírody, nikoliv jako dopravní prostředek do města. Upozorňují na to, že cyklisté často neznají dopravní předpisy nebo je nerespektují, čímž se sami ohrožují, dělají, „že jsou na silnici sami“ a do určité míry ignorují okolní provoz.

Naopak cyklisté při debatách o situaci na silnicích téměř vždy zmiňují agresivní chování řidičů zahrnující rychlou jízdu, nedodržování bezpečné vzdálenosti, bezdůvodné troubení, nadávky a někdy i záměrné ohrožování. Tento stav je ovšem neustále utvářen prostřednictvím interakcí mezi cyklisty a motoristy, přičemž na snaze o jeho změnu se podílí v prostředí České republiky Klub pražských cyklistů například šířením etického kodexu jízdy na kole (který sdílí i sdružení Automat v rámci projektu Prahou na kole), ale i institucionální orgány jako je například Policie, která dbá na dodržování pravidel silničního provozu jak u řidičů motorových vozidel, tak cyklistů (Klub pražských cyklistů, 2015; Zákonč. 361/2000 Sb. o silničním provozu na pozemních komunikacích). Novým nástrojem cykloadvokátů, jak umožňovat smiřování řidičů aut a cyklistů, jsou samolepky „Beru ohled“ – silueta cyklisty nalepená vedle SPZ auta nese poselství:

„Jsem ohleduplný k cyklistům – vypovídá o řidičově chování na silnici a nabádá i všechny ostatní, ty, kteří nalepeného cyklistu vidí – chovej se k cyklistům jako já, buďme ohleduplní k slabším účastníkům silničního provozu, teď k cyklistům, zítra možná k chodcům, dětem, pomalejším autům, obyvatelům obcí.“ (Časopis Velo).

Cykloadvokacii tak jde o vzdělávání nejen cyklistů, ale i motoristů v otázkách etiky jízdy ve městě, které by mělo vést ke zlepšení vztahu a nastavení vzájemného respektu.

Mým cílem není podkopat argumenty hájící městskou cyklistiku jako udržitelnou formu dopravy, ale spíše se zaměřit na analýzu utváření jednotlivých praxí, které uplatňují cyklisté i jejich advokáti, a problematizovat tak tvrzení, jež jsou cykloadvokací mnohdy považována za předem axiomaticky daná. Optika ANT mi poskytuje cestu, jak se vyhnout dichotomickému pojetí a problematizovat v očích cykloadvokacie mnohdy černo-bílé vidění městské cyklistiky jako veskrze dobré a automobilismu jako toho špatného – této problematice se budu podrobněji věnovat v následující podkapitole. Souboj řidičů aut a cyklistů je v určitých momentech realitou, ale kromě něj existuje i mnohem pestřejší svět vzájemného střetávání lidí a věcí, nastavování hranic, vytváření strategií odporu i tendencí ke společnému porozumění a soužití.

2.4. Limity cykloadvokacie

Jak jsem již upozornila v předchozí podkapitole, cykloaktivisté přinášejí často esencializovanou a homogenizovanou verzi toho, co je pluralitní, proměnlivé a komplexní. V této části bych se ráda věnovala podrobněji nedostatkům argumentačních rámců, jež cykloadvokacie mobilizuje, a také problematickým situacím, na kterých se svým jednáním

podílí – v tomto směru je poměrně dobrým příkladem „Velká jarní cyklojízda Blankou“ z dubna 2015, při které díky účasti několika tisíc lidí došlo k blokadě některých pražských ulic a ke konfliktům a výměně názorů mezi cyklisty a řidiči aut.

Cykloadvokáti koncentrují svoji pozornost na vztah cyklistů a řidičů aut k přírodnímu i společenskému prostředí města, diskutují představu „pravé auto – mobility“ a utváření cyklistické komunity a jejího „aktivního občanství“ (Green, Steinbach, Datta, 2012; Aldred, 2010). Cykloadvokacie často vytváří představu cyklistiky jako jediné eticky a morálně správné volby, upevňuje tuto jednostrannou představu bez uvádění s tím spojených komplikací, hranic, kompromisů a závislostí. Cyklista je „dobrý občan města“, který se díky volbě jízdy na kole chová zodpovědně vůči svému okolí i sobě samému. V momentě, kdy existuje představa „dobrého“, utváří se i představa „špatného občana“ – ten bývá implicitně a často i explicitně ztotožňován s řidičem auta (Wickham, 2006: 3). Polarizace názorů na udržitelnou mobilitu vytváří kauzální linky odpovídající zjednodušujícím představám, že ježdění na kole ve městě zajistí automaticky kvalitnější životní prostředí, lepší zdraví obyvatel, levnější dopravu. Orientace cykloadvokátů při vykreslování budoucnosti městské společnosti je poměrně jasná - s městskou cyklistikou nás čeká zářná budoucnost, zatímco bez ní se díváme do černé díry. „Vyvozování určitých důsledků pro budoucnost má za cíl ovlivnit naše jednání v přítomnosti. Doprava nereflexující udržitelný rozvoj povede k degradaci životního prostředí, chaosu v ulicích a na silnicích, obezitě a dalším nemocem obyvatelstva. Vše je otázka volby každého jedince.“ (Cupples, Ridley, 2008: 262).

Cykloadvokáti kromě pasti simplifikace přitom také často opomíjí emoční a tělesnou stránku související s městskou cyklistikou, která se odvíjí od komplexu motivací a příležitostí, které jsou potenciálním cyklistům dostupné.

„Mně se ten nápad líbí – jezdit třeba do práce na kole – ale reálný to pro mě není. Pracuji ve velké firmě, mám celý den schůzky s klienty, nabito. Nemůžu přijet zpocená, sprchu tam fakt nemáme a na sprchování by ani nebyl čas, to bych musela vstávat ve čtyři ráno, aby se to dalo stihnout! Navíc se potřebuju často přesunovat po Praze a kdovíkde skončím večer. Kde bych pak ještě honila kolo.“ (Marie, účastnice akce „Nábřeží žije“, rozhovor, 28.9. 2013).

Ve hře je tak samotná otázka vlastnictví kola, možnosti využívání *bikesharingu* a jeho výhod a nevýhod, vzdáleností, které je třeba během dne urazit, rušnosti cest, kterými je nutné se vydat a s tím spojeným pocitem ne/bezpečí, možnosti bezpečného uskladnění kola v práci či ve škole, možnosti osprchovat se nebo převléknout po vykonané cestě atd.

Veškeré tyto aspekty je třeba brát v úvahu, pokud nad jízdou na kole ve městě chceme přemýšlet a pokud ji chceme realizovat. Představují nastavování určitých hranic jízdy – někdy více a někdy méně obtížně posunovatelných a překonatelných.

Nahlédnutí do způsobů konstruování diskursivního rámce městské cyklistiky (byť často dichotomicky stavěného) poskytuje možnost pochopit, jak se s městskou cyklistikou zachází (nejen) v aktivistickém prostředí. Polarizovaný náhled na cyklisty se totiž velmi často odráží v narativech a argumentacích nejen sociálních vědců či aktivistických sdružení, ale přejímají ho i obyvatelé měst, kteří dění ve městě sledují a účastní se akcí ve veřejném prostoru. Vznikají tak poměrně ostré debaty ohledně přínosu městské cyklistiky, a to nejen mezi řidiči aut a cyklisty, ale i mezi cyklisty navzájem. Cyklisté totiž ve městě v žádném případě netvoří homogenní skupinu – a to nejen sociálně a ekonomicky, ale liší se významně i názory a praxí, jak ukázal i můj vlastní výzkum – odlišně jízdu na kole vnímají sportovní/výkonnostní cyklisté, aktivističtí cyklisté, studenti nebo matky s dětmi. „Já když nasadím tempo, tak mě dokáže vytočit třeba dvojice, co jede vedle sebe, žvaní a zabírá celou šířku cesty. Když už chtějí jet mermomocí na kole, tak si musí uvědomit, že to není žádný diskusní kroužek.“ (Honza, účastník Velké jarní cyklojízdy, rozhovor, 26.4. 2014). Musíme se tedy věnovat tomu, jaké jistoty a hrozby cyklisty doprovázejí na jejich cestách a tyto jejich zkušenosti kriticky nahlížet, abychom se vyhnuli totalizujícím tendencím, jež mnohdy cykloadvokacie nabízí.

„Cyklojízda je jako demokratická akce otevřená každému, neupřednostňuje účast někoho na úkor někoho jiného, ale klade důraz na celek, přičemž ukazuje, jak jednotlivec zapadá do širšího rámce.“ (Carlsson, 2012: 14). Představa cyklojízdy jako akce, které se může účastnit kdokoliv a jejíž konání nezasahuje do jednání kohokoliv jiného, je v přímém rozporu s její podstatou – mohou se jí účastnit pouze cyklisté (dokonce i lidé na koloběžkách a bruslaři byli vyzýváni samotným sdružením Automat, aby se jízdy Prahou neúčastnili) a prosazuje se v ulicích na úkor automobilové dopravy. Cílem pořadatelů cyklojízdy je přeci ukázat co největší počet lidí se zájmem o jízdu na kole ve městě a touto masou potom apelovat nejen na volené zástupce města, ale i na řidiče, kteří si mnohdy až v tu chvíli uvědomí, že ulice jsou sdílené i jinými lidmi a dopravními prostředky. „Velká jarní cyklojízda Blankou 2015“ byla důkazem právě takového prosazování cyklistů na úkor aut, ale také MHD (některé tramvajové linky byly přerušeny, autobusy stály v dopravních zácpách). Odhady počtu účastníků se liší – podle Policie ČR 4,5 tisíce, podle Automatu zhruba 7 tisíc cyklistů, bezpochyby se ovšem jednalo o zatím nejmasovější Cyklojízdu v České republice (Mach, 2015). Ukázalo se, že část účastníků vnímá Cyklojízdu skutečně

jako demonstraci síly v ulicích města a argumenty cykloadvokacie ještě radikalizuje právě prostřednictvím „přímé akce“ (Graeber, 2009: 359), kterou chápe jako příležitost postavit se proti řidičům aut a „znepříjemnit jim alespoň na chvíli život tak, jako to denně dělají oni nám“ - (Václav, Facebook, diskuze k Velké jarní cyklojízdě Blankou, 17.4. 2015). Během Cyklojízdy tak docházelo ke konfliktům především mezi cyklisty a řidiči aut (byla jsem svědkem jak slovních přestřelek, tak i fyzického napadání – někdy dokonce téměř v podobě najíždění auta do cyklisty), po jejím skončení se strhla poměrně ostrá debata i mezi cyklisty navzájem. Předmětem diskuze byla především radikálnost některých účastníků, s jakou prosazují kolo jako jediný smysluplný dopravní prostředek ve městě.

„Ta převaha aut ve městech je nesmysl! Znečišťují ovzduší a zabírají moc prostoru. Jak se plánuje třeba v Kodani – cyklisté mají všude přednost, jízda autem se tam tolik nevyplatí. Já bych byl pro v centru zřídit car-free zónu. S autama ať si smrdí na okruhu! Na kole ve městě by pak jezdil každý, byla by to běžná věc a ještě by se ušetřilo.“ (Richard, Facebook, diskuze k Velké jarní cyklojízdě Blankou, 18.4. 2015).

Názory mnohých účastníků přitom odrážejí argumentaci cykloadvokacie, která má tendenci problematiku dopravy ve městě polarizovat na „pozitivní cyklistiku“ a „negativní automobilismus“ (Green, Steinbach, Datta, 2012: 277). Pražský radní pro dopravu Petr Dolínek komentoval konflikty mezi cyklisty a řidiči aut s tím, že cílem by neměla být radikalizace akcí a diskurzu ohledně dopravy v Praze, nýbrž snaha o kompromis, ohleduplnost a harmonizace jednotlivých typů dopravy:

„Je to bohužel určitý symbol rozvoje cyklistiky v Praze. Někteří cyklisté, přičemž jde podle mého názoru jednoznačně pouze o menšinu, nerespektují své okolí a koukají jen na sebe. I proto potom často slyšíme hanlivá označení typu cyklofašisté či cykloteroristé. Z druhé strany zase slyším nářky na neohleduplné řidiče a občas až nesmyslně radikální požadavky. Takový přístup z obou stran ale vede do slepé uličky.“ (Rozšafná, 2015).

Kompromisní řešení vztahu cyklistů a řidičů aut je tedy předmětem vyjednávání. Jelikož je však asymetrie mezi cyklisty a automobilisty natolik výrazná (například z hlediska infrastruktury, která je ve městě budována primárně pro automobilovou dopravu, nebo z hlediska samotné povahy technologie auta, která disponuje daleko větší materií a rychlostí, což jí poskytuje nad cyklistou jasnou převahu), je případný kompromis možný právě jako výsledek radikálního vyjednávání či konfliktu, jakým může být například i cyklojízda. Automat jako pořadatel Cyklojízdy vidí jejich potenciál

v upozorňování na zájem o kolo jako dopravní prostředek a argument pro vytváření pro-cyklistických opatření.

„Někdy je potřeba určitého extrému, aby se věc začala víc a efektivně řešit. V tu chvíli to tak je, že stojíme proti automobilismu. Ale je to jen důsledek nevědomosti řidičů a nevědomosti městské správy o tuhle problematiku. Naším dlouhodobým cílem je zkvalitnění dopravy a života ve městě a rozumné používání aut je toho také součástí.“ (Iva Pohanková, členka Automatu, rozhovor, 20.6. 2014).

Ulice města si lze jen stěží představit zcela bez aut, na druhou stranu využití kola jako dopravního prostředku může zahlcené dopravě ve městě ulevit a představovat tak určitou alternativu.

„Chceme lidi přimět k tomu, aby alespoň zvažovali situace, kdy je pro ně výhodnější nastoupit do auta – například ve chvílích, kdy je potřeba se dopravit na větší vzdálenost, ve více lidech či převézt objemný náklad – a kdy využít kolo – na kratší vzdálenosti, za vhodného počasí nebo když je možnost půjčit si kolo v rámci bikesharingu.“ (Iva Pohanková, členka Automatu, rozhovor, 20.6. 2014).

Cykloadvokacie vznášejí argumenty pro vyrovnávání znevýhodňujících podmínek pro cyklisty ve městě (například tlakem na budování cyklostezek, oddělených pruhů, vzděláváním řidičů aut i cyklistů ohledně pravidel a ohleduplnosti jízdy), čímž by mělo docházet k otevření prostoru pro zvažování kola jako bezpečného a relevantního dopravního prostředku. Někdy je zapotřebí tyto argumenty vznášet radikálnější cestou (například formou demonstrací – cyklojízdy v centru města), aby se problematika městské cyklistiky dostala k co možná největšímu počtu lidí (jak přímou akcí, tak následnou diskuzí). Cykloadvokacie se však těchto cílů snaží mnohdy dosahovat tím, že přisuzuje morální hodnocení jednotlivým typům dopravy, které v jejím podání vede k binárnímu rozdělení na „ctnostné cyklisty“ a „prohnilé řidiče aut“ (Cupples, Ridley, 2008: 263). Důležité totiž je zaměřovat se na to, jak jsou tyto argumenty přijímány, přetvářeny a znovuvyjednávány – jednak těmi, kdo s nimi souhlasí, pak těmi, kteří jim kladou odpor, ale také těmi, jejichž postoj je ambivalentní. Kterí aktéři vstupují do hry o veřejný prostor a jak probíhá vyjednávání vztahu cyklistů a motoristů popíšu v následujících částech práce optikou ANT.

3. Prozkoumávání limitů cykloadvokacie očima ANT

Kritická teorie se snaží zkoumat nastavované nerovnosti a jejím cílem je rozlezení sil měnit ve prospěch těch „slabších“. Stává se tak advokátem skupin ve společnosti ohrožovaných sociálním vyloučením – hájí práva žen, seniorů, mladých lidí, nízkopříjmových skupin atd. (Lefebvre, 1996). Důsledkem této politiky je však mnohdy utvrzování stávajících dominancí právě vytvářením stabilních kategorií predátorů a obětí. Bruno Latour píše, že úkolem sociální vědy je asymetrie spojené s mocí a dominancí vysvětlovat, ne je jen prostě přejímat či dokonce přenášet dál v neměnné podobě (Latour, 2005: 63). Kritická teorie často přehlíží komplexnost situací, předpokládá danost některých podmínek a entit a svoje závěry staví polarizujícím způsobem. Opravdu jsou tedy auta pouze finančně nároční původci sociálního vyloučení, příčinou znečištění a vyhnání lidí z ulic města? Nejsou také prvkem pomáhajícím začleňovat – zkracovat vzdálenosti, přibližovat odloučené lidi z okrajů měst do jejich center? Nevytváří tak naopak i velmi živá místa – silnice a dálnice, kde je aktivita lidí a věcí velmi zřetelná právě v neustálém pohybu? A konečně – je kolo skutečně bezpečným dopravním prostředkem nebo si své bezpečí musíme velmi pozorně sami vytvářet?

„Nic není samo o sobě uspořádané nebo neuspořádané, jedinečné nebo různorodé, proměnlivé nebo stálé, užitečné nebo neužitečné. Nikdy ne samo o sobě, ale vždy ve spojení s druhými.“ (Latour, 1988: 161). Auta tak skutečně mohou představovat ve vztahu k jednomu diskriminaci, nebezpečí nebo znečištění. Ve vztahu k jinému, ale mohou být nezbytná, užitečná či spolehlivá. Záleží na tom, s kým se setkávají. Kolo *samo o sobě* také není vždy tím jediným a nejvhodnějším dopravním prostředkem – obzvlášť když venku prší, je zima, tma a vy jedete po silnici, kde vás míjí rychle jedoucí auta. Existují však způsoby, jak nepříteli těchto situací měnit – navázat spojení s dalšími věcmi a vytvořit tak silnější kolektivitu, která dokáže čelit tomuto asymetrickému nastavení.

„Žádný aktér není tak slabý, aby k sobě nedokázal připoutat druhého.“ – píše Latour v knize *The pasteurization of France* (Latour, 1988: 159). Právě vytvářením propojení lidí, věcí, technologií a diskurzů se ustavují hierarchie, které poskytují stabilitu takto utvářeným kolektivitám a zároveň nastavují hranice jiným. Hranice jsou přitom předmětem vyjednávání, dochází zde k poměřování sil kolektivit v rámci tzv. „tribunálů síly“ (Latour, 1988: 158). Realita se utváří na základě kolektivit, které z těchto střetů vycházejí vítězně. Když se spojí technologie auta a infrastruktura dálnice, vytváří tak stabilní vztah, v rámci něhož dochází k hladkému plynutí motorové dopravy. Auta vítězí, cyklisté se v tomto prostředí prosazují velmi obtížně a představuje to pro ně nebezpečí.

Cykloadvokacie se proto snaží nastavení sil měnit a zapojovat další podpůrné prostředky (ať už legislativní, diskurzivní nebo materiální). ANT přisuzuje významný podíl na ustavování hierarchií právě materialitám, jejichž spojení poskytuje navázaným vztahům stabilitu a relativní trvalost (Latour, 1992: 225).

Na následujících stránkách tedy optikou ANT pohlížím na specifika utváření prostoru a času při pohybu ve městě, zajímám se o aktéry (zejména cyklisty a automobilisty), kteří se v tomto prostoru střetávají, prozkoumávám hranice, jež si při těchto střetech vzájemně nastavují, i strategie, kterými se jim snaží čelit.

3.1. Pohyb v městském prostoru a čase – případ závislého automobilismu a nezávislé cyklistiky?

Proces suburbanizace započatý v sedmdesátých letech v USA Robertem Mosesem se časem projevil napříč evropskými městy a byl charakterizovaný novými typy infrastruktury, vyprázdňením městských center, maximalizací individualismu a ochrany soukromého majetku. Obyvatelé měst tak přijímali nové formy socializace právě na základně přeznačení městského prostoru – vznikaly městské zóny (obytné, obchodní, průmyslové atd.), mezi nimiž se obyvatelé měst pohybovali (Baldassare, 1992). Současně s tím vzrostla dostupnost automobilu pro širší společenské vrstvy a ten tak redefinoval pojetí času a prostoru ve městě – došlo ke „kompresi času a prostoru“ (Harvey, 1989: 284).

Tuto argumentaci využívá právě například cykloadvokacie, která v automobilové dopravě vidí prostředek urychlující čas a zkracující vzdálenost, čímž brání „přirozenému“ zažívání městského prostředí. Člověk se tak například podle Rachel Aldred (2010) pohybuje v „autokokonech“ (*carcoons*), které vytváří bariéry pro kontakt člověka s jeho okolím. Jízda na kole naopak bezbariérovou komunikaci s okolím umožňuje (Aldred, 2010: 39). Podle Mimi Sheller a Johna Urryho (2000), kteří se dlouhodobě zabývají výzkumem mobility a s tím souvisejícím vznikem transportních sociotechnických systémů, však auto k městskému životu neoddiskutovatelně patří. Mobilita je podle nich konstitutivním prvkem modernity stejně jako urbanismus a západní občanská společnost je podle nich právě společností „automobility“ (Sheller, Urry, 2000: 738).

Cykloadvokacie pojem „automobility“ rozvíjí a často operuje se dvěma podobami automobility – jednou spojenou s auty – a druhou „pravou automobilitou“, kterou poskytuje jízda na kole (Green, Steinbach, Datta 2012; Aldred, 2010). Automobilitu potom chápou jako *pohyb „já“*, přičemž tento pohyb vyjadřuje svobodu, nezávislost – *autonomii*. Na představě autonomního já nebo autonomní technologie staví výše zmíněnou dichotomii

– jízda autem není autonomní, zatímco jízda na kole ano. Někteří autoři dokonce zastávají názor, že došlo k jakési změně paradigmatu – k „rekonstrukci automobility“, kdy řízení auta *původně* poskytovalo svobodné, nezávislé a efektivní cestování, přičemž dnes tuto možnost nabízí právě cyklistika (Fincham, 2006: 221).

Představa automobility ovšem odkazuje daleko spíše na vzájemné vztahy závislostí (na věcech, lidech, informacích-textech), než na osvobození se od nich. Je zajímavé, jak všímaví dokážou být cykloaktivisté k propojením člověka, auta a dalších materialit, a přitom na druhé straně ignorují podobné závislosti v případě cyklistiky. Když přemýšlí nad automobilitou spojenou s auty argumentují takto: „Autonomie a mobilita jsou neslučitelné, protože mobilita zahrnuje daleko komplexnější systémy silnic, technologií, zákonů a dalších závislostí, které umožňují řízení auta. Domněle autonomní subjekt, symbolizovaný v reklamách naleštěným autem řídícím se prázdnými silnicemi v horách, by nemohl existovat bez široké technologické sítě, jež umožňuje fungovat jak samotnému stroji-autu, tak hybridu člověka a stroje v podobě řidiče uvnitř.“ (Green, Steinbach, Datta, 2012: 274). Automobilitu aut tak nahlízejí z heterogenní perspektivy, kdy jsou si vědomi vzájemných spojení mezi člověkem, technologií a infrastrukturou. Tyto autorky však taková propojení u cyklistiky nevidí: „Mobilní občan by měl být schopen cestovat po městě bez nutnosti se spolehnout na jiné lidi nebo systémy. Cyklistika nejen že maximalizuje nezávislost cestování, dokonce ho často sama vyžaduje. Tělo cyklisty je esenciálně individuální, ohraničené, autonomní. Lidé využívající kolo k dopravě po městě zdůrazňují svou nezávislost na jiných infrastrukturách, ať už dopravních nebo lidských.“ (Green, Steinbach, Datta, 2012: 281-282). Autorky v případě městské cyklistiky nejen zcela opomíjí v mnoha směrech podobnou závislost na infrastruktuře (silnicích, cyklostezkách, zákonech, mapách a dalších informacích a materialitách), ale i tělo cyklisty pojmají jako nezávislé na technologii, která mu pomáhá v pohybu. Přitom tělesné spojení s kolem bývá mnohdy daleko těsnější, intimnější a specifitější, než spojení s automobilem.

Představa cykloadvokátů o jízdě na kole umožňující *bezprostřední* kontakt s okolím, je tak z pohledu ANT iluzorní. Cyklista svoji jízdu uskutečňuje právě *prostřednictvím* technologie kola a dalších materialit (jako je helma, vhodné oblečení, rukavice, sluneční brýle nebo infrastruktura cyklotras). „Ráno, než vyjedu, kontrolovuji na internetu předpověď počasí a podle toho volím i oblečení. Pláštěnku ale vozím vždycky, na ty předpovědi nejde úplně spolehnout. (...) Když jedu na kole, cesta ubíhá rychleji, ale ve výsledku jsem v práci skoro ve stejný čas, jako kdybych jel MHD.“ (Tadeáš, rozhovor 13.4. 2014). A

právě tato různorodá spojení, která cyklisté navazují během jízdy, se podílí na specifickém pojmání času a prostoru, jak se pokusím ukázat v následující části textu.

Jonathan Murdoch v textu „Spaces of Actor Network Theory“ (1998) upozorňuje na proměnu přemýšlení o prostoru, která se odehrála v průběhu 19. a 20. století, kdy pojetí prostoru jako „kontejneru na lidské jednání“ vystřídala myšlenka relativity – aktivity a objekty definují svůj prostorový vliv, nemohou být vnímány jako „v“ prostoru, ale prostor samotný musí být definován vztahy v něm (Murdoch, 1998: 358). Prostor i čas je tak utvářen v závislosti na konkrétních aktivitách v něm, mění svou podobu na základně proměn uskutečňovaných vztahů a je tudíž *relativní*. Během rozhovorů vedených v rámci výzkumu se ukázalo, že rozdílné způsoby dopravy umožňují také různé utváření prostoru a času.

„Je to vlastně paradox. Já střídám kolo a auto podle toho, kolik mám času na cestu. Když mám málo času, jedu autem. Když mám času víc, jedu na kole. A paradoxní je, že cesta na kole mi utíká rychleji, strávím na ní jakoby pocitově méně času, i když ho je ve skutečnosti o trochu víc, než když bych jel autem. Říkám to srozumitelně? Někdo, kdo tu zkušenost z jízdy na kole nemá, tak tomu to vysvětlí těžko.“ (Martin, rozhovor v Bajkazylu, 15.5. 2014).

Murdoch využívá perspektivu ANT pro popis sítí, které tvoří podobu času a prostoru díky specifickým konfiguracím materialit a vztahů mezi nimi (Murdoch, 1998: 361). Spojení technologie kola s lidským tělem tak dokáže velmi významně posunovat hranice našeho vnímání času a prostoru – sama jsem tuto zkušenost zažívala po cestě do práce na kole, kdy přestože jsem na cestě strávila o čtvrt hodiny déle, než při cestě MHD, měla jsem pocit, že mi cesta ve srovnání s MHD trvala jen chvíli. Prostorově jsem si silně uvědomovala přechody z prostředí silnic na cyklostezky, kde mě opouštěl strach a nervozita a kde se prostor skládal z odstínů zelené ve spojení s klidnou šedí rovného úzkého asfaltu. Místa měla svou dálku i šířku, dokázala jsem vnímat daleko větší prostorový okruh, než tomu bylo na silnicích, kde se prostor zmenšoval do několika bezprostředních metrů přeplněných dopravními prostředky a značením – vnímala jsem všude kolem sebe hlavně vrčící motory a kouř a nejrůznější příkazy a zákazy. Brala jsem si z prostoru to, co pro mě bylo v tu chvíli nejdůležitější – konkurenční auta a značky, které mi snad pomohou se vyhnout střetu s nimi.

Daniel Black, který se v rámci sociální teorie orientuje na vztah tělesnosti a materialit, píše, že věc je vždy nějakým způsobem inkorporována do těla člověka, čímž mění jeho vnímání prostorových vztahů (Black, 2013: 14). Cyklisté tak de facto realizují jiné prostory a časy, než například řidiči aut. Jejich spojení těla, kola, cyklostezek a dalších

materialit dává vzniknout jedinečnému uspořádání „cyklistického“ prostoru a času. Michal Křivohlávek ve své disertaci *Vnímání prostoru každodenních cest* (2012) mluví v kontextu městské cyklistiky o „silném vnímání“ míst, kde jsou cyklisté vystaveni nadměrné motorové dopravě – jako je tomu na křižovatkách, magistrálách či kříženích s městskými okruhy, silné vnímání se také projevuje při změně výškového profilu krajiny, kde svoje cesty popisují ve smyslu „nahoru/dolů“, a v momentech, kdy musí čelit nepříznivému počasí (Křivohlávek, 2012: 84). V rozhovorech vedených v rámci mého výzkumu se toto „silné vnímání míst“ objevovalo nejčastěji ve chvílích, kdy cyklisté tematizovali pocit bezpečí či ohrožení.

„Tak třeba ta křižovatka na Andělu, tam je potřeba hodně opatrně, bejt ve střehu. Přitom cyklistů tam člověk potká relativně dost, je to přece jenom takovej uzlovej bod. Ale ty podmínky pro tu jízdu tam jsou hodně špatný. Kočičí hlavy, koleje tramvaj. Ještě ty semaforey tam nejsou, takže musíš bejt hodně ve střehu, než do té křižovatky vjedeš. A když je mokro, tak dvojnásob.“ (Honza, účastník Velké jarní cyklojízdy, rozhovor, 26.4. 2014).

Cyklisté mnohdy detailněji zachycovali ve spojitosti s ne/bezpečím typ infrastruktury, její povrch, rušnost pohybu na ní, další účastníky provozu, se kterými se zde setkávají a další materiality jako jsou právě semaforey, obrubníky, přechody atd. Prolnutí s prostorem a temporalitou silnic určených především pro motorovou dopravu vyvolával u cyklistů zpravidla negativní dojmy a zážitky, pozitivní reakce byly z větší části spojeny s časem stráveným v prostoru oddělných cyklostezek, které poskytovaly větší pocit bezpečí.

„Já se do silnice nepouštím. To radši pojedu kus po chodníku, i když vím, že se to nesmí. Snažím se maximálně využívat cyklostezek, kde si můžu jet svým tempem a tu jízdu si víc užít. (...) Neoblíbenější úsek mám jako ty – z Krče do Braníka – hladká asfaltka kolem potoka zastíněná stromama. Tam je to příjemný a ta cesta uteče jak nic.“ (Tereza, rozhovor na cyklostezce A2, 2.9. 2014).

Během jízdy na kole tak vstupují do pojmání prostoru a času právě specifická uspořádání materialit, od kterých se potom odvíjí i prožívání tohoto časoprostoru. Městskou cyklistiku bych tedy nenazývala „ideálním stavem bezprostředního sepetí člověka s jeho okolím“ (jak ji často popisuje cykloadvokacie – viz. výše), ale spíše praxí utváření vzájemných závislostí lidí a věcí, které se podílí na emočním a tělesném prožívání prostoru a času.

Městský prostor je místo střetávání lidí, technologií a infrastruktur a jejich specificky navázané vztahy formují i specifické vnímání a utváření tohoto prostoru a plynutí času. Cyklista šlapající na svém kole do strmého kopce si až bolestně uvědomuje povahu krajiny, která ho nutí napínat svaly k prasknutí a čas mu mnohdy ubíhá nekonečně pomalu, než tomu, který se vydal na cestu po stinné rovné cyklostezce. ANT se zaměřuje na potenciál materialit utvářet realitu. Technologie kola vás donutí se mu do jisté míry přizpůsobovat, nutí vás k určitému pohybu, dovoluje vám si vybírat z předem omezené nabídky pohybů, disciplinuje vaše tělo v součinnosti s okolím – a nejcitelněji si člověk tento fakt uvědomí právě při dlouhé jízdě do strmého kopce. V následující podkapitole se budu věnovat právě navazování vztahu lidského těla a technologie kola, který může přerůst do nerozlučitelného svazku.

3.2. Hranice těla a technologie

Daniel Black ve svém textu „Where Bodies Ends and Artefacts Begin: Tools, Machines and Interfaces“ (2013) polemizuje s existující představou vývoje technologií směrem k jejich větší autonomii, čímž dochází k odcizení člověka od prostředí, ve kterém žije, a stává se závislým právě na těchto technologiích, přičemž sní o návratu k „přirozenosti“. Black naopak vidí v technologiích nástroje, jak rozvíjet naše schopnosti o nové způsoby jednání, vnímání a vztahování se k okolnímu prostředí, a nepojímá je jako pouhé doplňky našich „přirozených“ schopností (Black, 2013: 2). Cykloadvokacie mnohdy v pohledu na vztah člověka a technologie sklouzává k polarizujícímu vidění, kdy nahlíží řidiče právě jako pasivní otroky svých aut, zatímco cyklisté jsou podle nich aktivními občany nejen díky samotnému pohybu při jízdě na kole – musí být pohotoví, pozorní, musí znát trasu/mapu města (Green, Steinbach, Datta, 2012: 280). Domnělou autonomii lidského těla a technologie jsem z pohledu cykloadvokacie nastínila v předešlé podkapitole, kde jsem zároveň upozornila na iluzornost této představy – nyní bych se ráda zaměřila na zachycení vztahu těla a technologie očima ANT.

Diskutovaný vztah lidí a materialit se odehrává v praxích vzájemného propojování. Technologie zde hraje významnou roli, protože se stává součástí nás samých a ovlivňuje tak jednání a činnosti, které můžeme ve vzájemném spojení s technologií vykonávat. „Co je přirozené nebo intuitivní, je utvářeno interakcí mezi tělem a technologií a nevzniká ze samotné tělesnosti nezávisle na technologii.“ (Black, 2013: 19). Sheller a Urry užívají pojem automobilita k postižení dvou významů – pojem „auto“ za prvé reflexivně odkazuje k humanistickému „já“ podobně jako v případě autobiografie, za druhé je tento pojem

spojován s objekty nebo stroji, které disponují kapacitou pohybu (Sheller, Urry, 2000: 739). Automobilita je pak pojmána jako uschopnění k pohybu „já“ a materialita – automobil nebo jiná technologie – se tak stává součástí tohoto „já“. Spojení organismu a technologie dává vzniknout hybridnímu stvoření, jež Donna Haraway popisuje jako kyborga. Naše organická těla se podle Haraway spojují se stroji v podobě high-tech systémů, jako jsou informační a komunikační systémy, které kontrolují to, jak pracujeme, co si přejeme a jak se rozmnožujeme. Haraway pracuje s představou kyborga především na poli feminismu a materialismu, věnuje se politické i fyziologické konstrukci těl a s tím souvisejícím ustavováním dominance (Haraway, 1991: 149,157). V kontextu městské cyklistiky mobilizují koncept kyborga především k zachycení hybridního spojení těla a technologie, které bývá mnohdy velmi těsné a individualizované.

Jiří Šafránek z Katedry sportu v přírodě FTVS UK identifikuje několik zásadních proměnných důležitých pro nastavování cyklotechnologie tak, aby byla co nejkompatibilnější s lidským tělem.⁹ Při výběru a následném seřizování kola je potřeba brát ohled na výšku, věk, váhu a tělesnou zdatnost člověka a také na vzdálenosti a pravidelnost, s jakou budou cesty na kole probíhat. Upozorňuje přitom, že přestože je v České republice často dávána přednost sportovním typům horských kol, zdravější a pro tělo „přirozenější“ pohyb je ten na typu tzv. „holandských kol“. Rozdíl je právě v uzpůsobení technologie kola, kde u horského typu je tělo nuceno být v předklonu s velkou zátěží na rukách, která se opírají o řídítka. Podle Šafránka jsou nevhodně zatíženy nejen ruce, ale také páteř, která je při jízdě na horském kole ohnutá/nahrbená, výsledkem čehož může docházet k chronickým bolestem zad. Ohnutí těla a výrazný předklon také ovlivňuje práci plic a bránice, které může způsobovat fixování nevhodného dýchání při jízdě. Oproti tomu „holandský typ kol“ je blízký typům městských kol, kde je tělo ve vzpřímené poloze, páteř a záda jsou narovnaná, jako kdybyste seděli na židli. Kosterní a dýchací svaly jsou tak zatíženy rovnoměrněji. Provázanost kola a těla je podle Šafránka nepochybná, člověk formuje kolo tak, aby zvýšil sportovní efekt nebo snížil riziko, že si způsobí zdravotní komplikace. Aktérský potenciál kola se tedy v tuto chvíli zřetelně projevuje tím, jak tato technologie dokáže disciplinovat lidské tělo – vede ho ke sportovním výkonům, k rozvíjení tělesného potenciálu člověka, ale dokáže mu působit i nepohodlí a bolest. Šafránek vidí toto soužití jako postupné navazování vztahu, kdy si člověk a kolo na sebe musí postupně zvykat. V počátcích vztahu doporučuje jízdu na krátkou vzdálenost. Člověk se s kolem vzájemně „otuká“ a při bližším seznámení začne

⁹ Následující část textu vychází z rozhovoru vedeného 23.3. 2014 na Katedře Sportu v přírodě FTVS UK

být postupně jasné, co od druhého čekat. Kolo je tak často třeba ještě dodatečně seřizovat (výšku a tvar sedla, polohu řídítek nebo brzd na nich atd.), tělo si zase řekne, co je mu příjemné a co ne, jakou zátěž je schopné unést a jaká mu už působí výraznou bolest. Navazování vztahu je tedy proces, který utváří oba aktéři vzájemnými reakcemi. Cílem je dosažení co možná největší kompatibility lidského těla a kola, navázání co nejplynulejšího spojení. Vzniká tak doslova člověk-stroj, kdy extenze lidského těla v podobě technologie kola umožňuje člověku rychlejší a efektivnější pohyb. Cyklista tak může být nahlížen jako kyborg, hybridní entita, jejíž hranice technologie a těla jsou díky těsnému spojení nejasné.

Po konzultaci s Jiřím Šafránkem jsem se utvrdila v přesvědčení, že horský typ kola, který jsem si do Prahy přivezla z chalupy, nebude tím, se kterým bych chtěla navazovat bližší vztah. Rozhodla jsem se proto přestavět jej na městské kolo – pořídila jsem širší pneumatiky bez hlubokého vzorku, koupila pohodlnější širší sedlo, vyměnila rovná řídítka za mírně prohnutá a otevřená do větší šířky a posadila je o kus výš, abych mohla na kole sedět ve vzpřímené poloze. Jakmile jsem vyjela na první zkušební projížďku, cítila jsem, že tohle je „ono“. Pro moje tělo bylo toto nové spojení příjemné, mohla jsem se lépe rozhlížet, nehrbila jsem se nad řídítka a nenesla tak velkou část svého těla na rukách. Oceňovala jsem jediný pozůstatek z horského kola – přehazovačku, která mě mnohokrát při cestě do kopce zachránila před tím, abych jízdu vzdala a kolo vedla pěšky. Když jsem začala jezdit pravidelně do práce na kole, ukázalo se, že plynulého spojení těla s kolem nelze dosáhnout pouze výměnou pár součástek. Teď jsem byla na řadě já – první týden jsem do práce přijížděla rudá, zpcená, s bolavýma rozřesenýma nohama a bolavým zadkem. V průběhu dalších 14 dnů bolest ustupovala, už jsem nebyvala zadýchaná a zpcená sotva jsem vyrazila do mírnějšího kopce. Teprve v tu chvíli jsem měla pocit, že si s kolem konečně začínáme rozumět a spolupracujeme na našich cestách vyváženěji a přirozeněji. I respekt, který jsem na začátku cest z nového spojení cítila, přešel postupně do intuitivního vztahu. „Člověk má přirozenou schopnost inkorporovat věci do svého tělesného schématu. Tento proces absorpce může být více či méně náročný – a to jak tělesně, tak časově.“ (Black, 2013: 21). Téměř každé ráno jsem vyrážela na své začátečnické lekce navazování vztahu s kolem společně se sousedem, který svoje spojení s touto technologií dovedl téměř k dokonalosti. V přiléhavém trikotu z lycry, helmou a sportovními slunečními brýlemi, které mu dokonale kopírovaly tvar obličeje, kontroloval technický stav kola a připevňoval si na zápěstí pulsmetr. Působili s kolem jako jeden muž nejen vizuálně, ale i fakticky – jakmile šlápnul párkrát do pedálů, rychle mi oba zmizeli z dohledu.

„Pořídil jsem si SPD pedály a boty k tomu – výhoda je, že při jízdě zabíráš, i když jde noha nahoru. Ten neustálý kontakt s kolem mě baví. Navíc je to pro mě i efektivní protože potřebuju udržovat hodně pravidelný a plynulý pohyb kvůli tepové frekvenci. Jakmile se na ní dostaneš, neměla by ti kolísat – jednak kvůli vytrvalosti a taky kvůli stabilní zátěži na svaly, což potom souvisí s regenerací. Dosáhneš tím nejstabilnějšího pohybu, musí to všechno hladce fungovat dohromady.“ (František, rozhovor, 25.4. 2014).¹⁰

Black uvádí na příkladu houslisty utváření „přirozeného a intuitivního“ vztahu těla a hudebního nástroje, kdy houslista-začátečník vnímá pohyby při hře na housle jako do velké míry nepřirozené, určované de facto fyzickými vlastnostmi houslí a správné pohyby – ty které dokážou rozeznít nástroj do melodických tónů – „netransplantuje“ z nějaké jiné sféry jednání, ale učí se je právě v těsném spojení s hudebním nástrojem. Až po mnoha hodinách náročného prozkoumávání akcí a reakcí mezi houslistou a nástrojem dovoluje tato zkušenost špičkovému houslistovi hrát velmi intuitivně a de facto přirozeně (Black, 2013: 20). Podobně i jízda na kole není pohybem, který bychom měli automaticky ve svém repertoáru, neodkouváme jej z knížky a nikdo nám jej nedokáže jen prostě vysvětlit. Musíme se odhodlat nasednout a šlápnout do pedálů, odnese to pár odřených kolen, ale pokud to nevzdáme, máme velkou šanci, že jízdu na kole přeci jen *pochopíme* – velmi hluboko se nám vryje tato tělesná praktika a napříště již budeme na kolo nasedat s úplnou samozřejmostí. Vztah těla a kola byl navázán, kyborgové.

3.3. Závislost na infrastruktuře – přechody snadné a nesnadné

Vzájemná provázanost cyklisty s věcmi a technologiemi, které ho obklopují a které při jízdě hrají důležitou roli, se odhaluje zejména v momentech, kdy je třeba čelit určitému nepohodlí nebo dokonce nebezpečí. Jak upozorňují Cupples a Ridley: „Nedává smysl zaměřovat se na cyklistiku jako na řešení našich environmentálních a zdravotních problémů bez toho, abychom si byli vědomi, že cyklistika také zahrnuje vůli vystavit se rizikům (náhlému otevření dveří auta, rychle jedoucím vozidlům, překážkám ležícím na cestě nebo znečištěnému ovzduší), nepříznivému počasí a fyzickému nepohodlí (vyčerpání, pocení).“ (Cupples, Ridley, 2008: 258). Jízda na kole představuje vysoce vtělenou praktiku, jež vyžaduje střetávání s mnoha ne-lidskými aktéry a zejména díky vhodnému spojení těla, technologie kola a dalších podpůrných materialit se cyklistovi daří

¹⁰ SPD (Shimano Pedal Sytem) je nášlapný systém, kdy se cyklistická bota „zacvakává“ přímo do pedálu pro vytvoření stabilnějšího spojení

nastavované překážky překonávat. Moser a Law popisují v textu „Přechody snadné, přechody nesnadné aneb o heterogenní ekonomii subjektivity“ (1998) na případu tělesně postižené ženy Liv, jak se jednotlivé lidské i nelidské elementy inkorporují do života této ženy a podílí se tak na vytváření její subjektivity. Materiality a další lidé, na nichž je jednání tělesně postižené Liv závislé, jí pomáhají překonávat překážky, které by bez jejich pomoci nedokázala zdolat. Vytváří tak vzájemná heterogenní spojení, díky nimž se tělo Liv mění v biotechnologický komplex. Hybridní komplex vytváří i cyklisté při jízdě na kole, kdy na své tělo navazují materiality (kolo, helmu, rukavice, speciální oblečení a obuv, brýle, ale také GPS navigaci, mobilní telefon atd.) a využívají dostupnou infrastrukturu v podobě cyklostezek, cyklopruhů, ale i silnic bez odděleného prostoru, stojanů na kola nebo map městských cyklotras apod.

Ulice – veřejný prostor par excellence. Právě tady se objevuje směsice pravidel, vyhlášek, zákonů i mezer v nich, aktérských praktik, které se s nimi vyrovnávají, podřizují se jim, odmítají je, ignorují. Pozice lidí a věcí jsou tedy v prostoru ulice neustále znovuvyjednávány, proměňovány a ustavovány. Každý den jsou ověřovány nastavené hranice, některé jsou pokořeny a přenastaveny, jiné vykazují pozoruhodnou míru stability a trvalosti. Lidé chodí po chodnících, auta a veřejná doprava má vyhrazenou silnici. Na jasně vymezených místech mají lidé právo vstupovat do prostoru silnice a překračovat ji. Tato místa jsou zvýrazněna bílými pruhy v silnici, signalizují dopravním prostředkům, že toto území už nenáleží jen jim, ale je třeba počítat se vstupem „vetřelce“. Zákony a jejich materiální implementace jako jsou právě přechody, semaforey, obrubníky, chodníky, značky či zábradlí se snaží vzájemné vztahy lidí, aut, kol a dalších aktérů upravovat tak, aby nedocházelo ke kolizím a konkurování si ve společném prostoru města, jejich cílem je naopak harmonizace vztahů, hladké plynutí dopravy. Přesto dochází neustále k pokoušení překonat nastavené hranice a přeznačit určitou část veřejného prostoru na „svoji“ – o to se snaží právě cykloadvokacie, která chce tento prostor přetvářet pro potřeby specifického kolektivu – cyklistů. Veřejný prostor si tak daleko spíše můžeme představit jako zaplněný různorodými prostory jednotlivých aktérů a skupin, jejichž hranice jsou zjednávány formou každodenní praxe. Cílem tohoto jednání je zajistit si známé prostředí – tzv. „doma venku“, kde máme pocit bezpečí. Podle cykloadvokátů tak bojujeme s tím, co popisuje Don Mitchell ve své knize *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space* (2003) jako „strach, který pochází z vnímání veřejného prostoru jako nekontrolovaného, prostoru, kde je civilizace velmi křehká.“ (Mitchell, 2003: 18). Nezáleží přitom, zda jedeme na kole, v autě, autobuse nebo jdeme pěšky, vždy se budeme snažit

vytvořit si prostředí, ve kterém se cítíme dobře. A právě tento moment je klíčový pro výše zmiňované střetávání probíhající ve veřejném prostoru.

Každý má právo a *každý* ho chce uplatnit ve svůj prospěch. V kontextu městské cyklistiky se tato situace nejviditelněji projevuje při střetávání cyklistů s motorovými vozidly a jejich řidiči. Prostor, o který se hraje, je silnice. Podle definice uváděné Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (2012) je silnice veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Do hry se nám tak dostává hned několik aktérů – motorová vozidla a jejich řidiči, bezmotorová vozidla a jejich řidiči (například právě cyklisté) a také chodci. Jejich vztahy a pravidla, podle kterých mohou silnice užívat, jsou uvedena v *Zákoně o silničním provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.* Věnujme teď pozornost vztahům cyklistů s motorovými vozidly a jejich řidiči, kde je konflikt nejcitelnější.

Cyklista je podle *Zákona o silničním provozu č. 361/2000 Sb.* § 57 účastníkem silničního provozu jakožto i řidič motorového vozidla. V případech, kdy cyklista nemůže využít odděleného cyklistického pruhu ve vozovce nebo samostatné cyklostezky, sdílí cyklista vozovku s ostatními motorovými vozidly, přičemž má povinnost držet se při jejím pravém okraji. Řidiči motorových vozidel mají přitom podle § 4 a § 17 zákonnou povinnost dodržovat bezpečnou vzdálenost od jedoucího cyklisty, tak aby ho při jízdě nebo předjíždění neohrozili. Přestože tyto zákonné povinnosti existují, v praxi se často cyklista setkává se situacemi, které jeho jízdu ohrožují – řidiči při předjíždění cyklistu mnohdy míjí jen o pár centimetrů, nedávají přednost v situacích, kdy to zákon vyžaduje, někdy dokonce úmyslně do cyklisty „najíždí“ – například při čekání na semaforech. „Nedávno jsem předjel nějaký auto při čekání na křižovatce, a co myslíš? Hned za tou křižovatkou mi hodil myšku před kolo, málem mě sejmul. Škoda, že tam u toho nebyl nějaký policajt.“ (Honza, účastník Velké jarní cyklojízdy, rozhovor, 26.6. 2014). Pozice a vztahy řidičů aut a cyklistů nejsou zdaleka tak stabilní a předem dané, jak předpokládá zákon, ale jsou vyjednávány při každé interakci mezi cyklistou a automobilem, potažmo jeho řidičem. Nepříjemné a někdy dokonce ohrožující situace jsou součástí žité zkušenosti většiny cyklistů, auta pro ně představují riziko, se kterým je potřeba počítat, a proto jsou velmi citliví na jejich přítomnost na silnici – někteří se jim snaží „vyhnout“ – buď ze silnice při každé příležitosti odbočují na oddělené cyklostezky (případně méně používané chodníky), drží se při okraji vozovky natěsnání na obrubník anebo zaujímají strategii „silného hráče“ a snaží se jízdu zcela přizpůsobovat tempu a stylu jízdy okolních aut a „nevyčínat za davu“.

„Co já vim, tak už skoro každého, koho znám a kdo jezdí denně, někdy sejmulo auto. Většinou nic vážného, spíš asi nepozornost těch řidičů. Je to ale rozdíl, když si auto z nepozornosti drcne do auta a když to samý udělá vůči někomu, kdo má na sobě jenom bundu. (...) Do mě dokonce jednou ten člověk i záměrně zezadu najel při čekání na semaforech. Od té doby si dávám pozor, před kým zastavuju. Týpek v bavoráku s vohuleným rádiem je jasnej signál vyklidit pole.“ (Tomáš, rozhovorná cyklostezce A2, 10.10. 2014).

„Já se rušnějším ulicím spíš vyhejbám. Ale když už jedu po silnici, tak se většinou snažím držet tempo, jet rychle, aby řidiči za mnou ani nemuseli předjíždět. Ono to v centru docela jde, bejvaj zácpy, semaforey na každém rohu, tak ty auta ani tak rychle často nejedou. Přijde mi to lepší, než se lepit na ten chodník a snažit se jim (autům) klidit z cesty. To pak zas hrozí, že tě natlačej pomalu na obrubník nebo zavadíš o nějakýho chodce, zaparkovaný auto.. Je to nepříjemný.“(Marek, rozhovor na All Inclusive Schools Festivalu II. – v cíli květnové Cyklojízdy, 15.5. 2014)

Strategie jízdy na kole ve vozovce v každém případě odpovídají na určitou mocenskou asymetrii mezi auty a koly. Ta vyplývá především z materiální podstaty, která ovlivňuje a utváří vztah kola a motorového vozidla, respektive jejich řidičů. Samotné auto nebo autobus disponuje daleko větší hmotou a rychlostí, která poskytuje řidiči ochrannou clonu, jež mu umožňuje účinněji prosazovat vlastní hranice na silnici. Zároveň podmínky pro provoz na pozemních komunikacích jsou a priori uzpůsobovány především plynulému a bezpečnému pohybu aut, cyklisté jsou v tomto kontextu akcentováni až několik posledních let (například právě vyznačením cyklopruhů ve vozovce a na křižovatkách). Tuto situaci komentoval v roce 2012 národní cyklokoordinátor Jaroslav Martínek:

„Neumíme pracovat s veřejným prostorem, což je primární problém. Přístup u nás je takový, že chceme pokud možno cyklisty vytlačit z hlavního uličního proudu ven. Pak vám ale třeba zůstane jen pruh široký tři metry, na kterém se mají pohybovat bruslaři, cyklisté, maminky s kočárky, pěší, pejskaři. (...) V Německu nám říkali – až budete rekonstruovat jakoukoli ulici, měli byste vycházet z toho, že první budete řešit chodce, pak cyklisty, klidovou dopravu a nakonec průjezdovou dopravu. Naše města to dělají přesně obráceně.“ (Křížová 2012: 12-13).

Cyklista se tedy při společné interakci s auty nachází často v situacích, kdy je nucen se podřizovat či vynalézat strategie, které mu pomohou se konfliktním situacím vyhýbat. Mnohdy mu výrazně pomáhá vytvoření spojení s jinou technologií či materialitou, díky níž dokáže čelit převaze aut s větší jistotou (například právě jízdou ve vyznačeném cyklopruhu, nošením helmy, vybavením kola elektropohonem atd.). Soužití cyklistů a

automobilistů na silnici připomíná spíše konkurenční boj dvou kohoutů na jednom smetišti (příčemž jeden z kohoutů má očividnou převahu), než vyváženou diskuzi, ve které jsou hledány kompromisy. Přitom v případě silnic jde stále většinou o *sdílení* prostoru, zdaleka ne všude najdeme vyznačené cyklopruhy. Není výjimkou, když se cyklisté a řidiči aut staví do pozic soupeřů. „Jak vidím někoho na kole, tak zbystřím. U nich si člověk není nikdy jistý, co udělá. Bylo by daleko lepší, kdyby si jezdili někde po stezkách v lese, mimo silnice, protože tady akorát dělají problémy.“ (Vladimír, řidič z povolání, rozhovor, 25.2. 2015). Cyklisté také mnohdy vidí přítomnost aut ve městě jako nežádoucí a nejraději by je vykárali z ulic na periferní městské okruhy: „No není to skvělý? Člověk si v pohodě jede, bez stresu, že ho vytroubí nějaký blb za volantem a to ještě v lepším případě. Řidiči jsou v Praze hrozně agresivní, nervózní. (...) Nejlepší by bylo město bez aut. Myslím v centru. Dnešek je toho důkazem, když člověk vidí, jak ta ulice najednou ožije.“ (Eduard, účastník akce „Nábřeží žije“, rozhovor, 28.9. 2013). Cykloadvokacie v boji za práva cyklistů často vytváří situace, kdy je řešení nerovnosti mezi cyklisty a auty poměrně radikální – během akce „Nábřeží žije“ byl vjezd do zóny pro auta zcela zakázán, podobně je řešený bezpečný průjezd městem při Cyklojízdech, kdy dochází k dočasnému omezení dopravy uzavřením trasy, kterou cyklojízda projíždí. „Critical mass je pro motoristy příležitostí víc přemýšlet o tom chlápku na kole. Co se skutečně děje, je, že vytváříme momenty (někdy hodně dlouhé momenty), během kterých mohou řidiči přemýšlet o těch druhých na silnici.“ (Libman, 2012: 38).

Lidé, se kterými jsem během svého výzkumu o městské cyklistice hovořila, velmi často hodnotili kladně *myšlenku* cestování na kole ve městě, ale jedním dechem dodávali, že v Praze nejsou pro praktickou *realizaci* vhodné podmínky. Zmiňované klady jízdy na kole se v podstatě do velké míry shodovaly s těmi, které akcentuje cykloadvokacie (odlehčení životnímu prostředí, přínos pro zdraví člověka), argumenty zdůrazňující překážky pro jízdu na kole v Praze pak velmi často odkazovaly na nedostatečnost infrastruktury. Důležitou proměnnou se v tu chvíli stával pocit bezpečí, který byl dáván do přímé souvislosti právě s dostupností vhodně upravené infrastruktury. Rizika a nepohodlí spojená s infrastrukturou byla mezi praktikujícími cyklisty i těmi, kteří na kole nejedí, zdůrazňována mnohem více, než nepohodlí a rizika spojená s tělesností (únava, pocení, bolest). Tělesnost významně promlouvala do motivací pro/proti jízdě na kole právě skrze pocit ne/bezpečí.

Na obtížné podmínky pro využívání kola jako dopravního prostředku upozorňuje Michal Křivohlávek v úvodním slovu k debatě o cyklistické dopravě ze září 2010.¹¹ Jak vyplynulo z výzkumu zadaného zástupci hl. m. Prahy z roku 2008, který byl zaměřený na vztah Pražanů k cyklistické dopravě, zhruba 470 tisíc obyvatel Prahy (tzn. cca 30%) má k jízdě na kole kladný vztah, umí kolo používat a hledá cestu, jak kolo ve městě lépe a častěji využívat. Oproti reálnému podílu vykonaných cest na kole za den, který činí cca 2%-3%, tak vidíme velký potenciál a slabou realizovanost. Napětí mezi možností a skutečností vybízí k otázce, proč není realizovaný počet jízd ve městě na kole vyšší? Michal Křivohlávek argumentuje opět výzkumem z roku 2008, kdy 70% z obyvatel příznivě nakloněných městské cyklistice poukazuje na nevhodné prostředí, ulice Prahy označuje za nehostinné, cítí se v nich nepříjemně a ohroženě, zejména když čelí příliš velkému tlaku motorizovaného prostředí v těchto ulicích. Podobné závěry prezentuje i analýza cyklistické dopravy v Praze z roku 2012 (Rusý, 2012).

„Tribunály síly“ popisované Latourem (1988) jsou situacemi vyjednávání pozic, kde se cyklisté s pomocí cykloadvokátů pokouší narušovat dominanci automobilové dopravy. Během výzkumu se ukázalo, že strategie cykloadvokacie, jejímž zástupcem je v Praze Automat, se snaží zapojit co nejvíce lidí-cyklistů pořádáním přímých akcí, ale také přednášek a debat ve veřejném prostoru (například během akce „Nábřeží žije“ nebo diskuzí „Jaká je vize Prahy“ v centru Dox), mobilizuje expertízy sociálních vědců (například v dokumentu *Vize pro mobilitu a veřejný prostor: Praha 2025* či v analýze Pavla Rusého – *Cyklistická doprava 2012*), spolupracuje s dalšími sdruženími (například s Rekoľy nebo Bajkazylem) a využívá internet k šíření informací (například prostřednictvím webu prahounakole.cz nebo cyklistesobě.cz). Všechny tyto aktivity mají za cíl pohnout miskou vah ve prospěch městské cyklistiky a prosazovat tak ve městech pro-cyklistická opatření v podobě cyklopruhů, cyklostezek, stojanů na kola nebo zavedení systému sdílených kol. „Pro vytvoření asymetrie se musí aktér spojit se silou, která může být jen o málo trvalejší, než jen on sám.“ (Latour, 1988: 160). Těmito silami mohou být jak lidé, tak věci, přičemž právě některé věci (například asfaltové cyklostezky) díky své stabilitě poskytují nově navázaným vztahům potřebnou pevnost a stálost. Bruno Latour upozorňuje, že problematika dominance, ustavování hierarchií a sociálních vztahů není výlučnou doménou lidí, ale právě zapojování materialit a technologií stabilizuje tyto hierarchie: „Kdykoliv odhalíme stabilní sociální vztah, je to díky zavedení nějakého ne-lidského

¹¹ Dostupné z WWW: <http://dopravni.net/mhd/7769/verejna-debata-o-cyklo-doprave-v-praze/#more-7769> [cit. 12. 5. 2015]

aktéra, který odpovídá za jeho relativní trvalost.“ (Latour, 1991: 111). Jak bude vypadat infrastruktura městské dopravy a ke komu bude vstřícnější? „Výsledek je tím, co je ve střetu zájmů tribunálů síly, které jej de-formují, trans-formují, in-formují nebo per-formují.“(Latour, 1988: 159). Argumenty a síly, které v tu chvíli hrají roli, se snaží vytvářet asymetrie, pravidla a zákony, které by vztahy stabilizovaly tak, jak je to pro kterou stranu nejvýhodnější. Cykloadvokacie se tedy snaží snižovat rychlost jízdy ve městě, zavádět car-free zóny v centrech měst, vyhrazovat cyklopruhy, budovat cyklostezky, a tím upevňovat pozici cyklistů v prostředí městské dopravy.

Závislost na infrastruktuře je nepochybná, jak u cyklistů, tak řidičů aut, a pocit bezpečí je pro cyklisty často skloňovanou proměnnou. Pro mnohé občany města je právě ohrožení na silnici v kombinaci s nedostatečným systémem oddělených cyklostezek a cyklopruhů argumentem, proč kolo jako dopravní prostředek ve městě nevyužívají. Ve společném prostoru silnic totiž dochází k soupeření o to, kdo zde bude pánem, podle jakých pravidel bude na tomto hřišti nutné hrát, a cyklisté jsou v tomto boji těmi slabšími. Mají ovšem za svými zády poměrně silnou oporu v podobě cykloadvokacie, která se snaží tuto asymetrii vyrovnávat nebo jí alespoň čelit a stále pokoušet. Materialita aut, jejich obrovský počet a rychlost, s jakou se pohybují, však zatím představují natolik silného hráče, že realita cyklisty na silnici je být spíše tím marginálním a ohroženým i přes zásahy cykloadvokacie. Vybudování oddělené cyklostezky je tak nakonec pro cykloadvokáty vítězstvím a příkladem ustanovení relativně stabilního a trvalého vztahu, kde již nedochází k soupeření mezi cyklisty a řidiči aut, v rámci infrastruktury cyklostezek se městská cyklistika odehrává poměrně ustáleným a díky tomu předvídatelným způsobem, což cyklistům dodává pocit bezpečí. Právě její stabilní materiální povaha dokáže k městské cyklistice připoutávat další lidi a věci – jako jsou například stojany na kola, lavičky, opravy a prodejny kol a cyklistických doplňků nebo třeba stánky s občerstvením. Výzkum mi poskytl nejen argumenty lidí, kteří na kole jezdí (či těch, kteří právě z důvodu obav z rizik jízdy ve městě kolo jako dopravní prostředek nevyužívají), ale i vlastní zkušenost se stala zdrojem poznání, jaké komplikace a bariéry na cyklistu ve městě čekají – a právě tyto zkušenosti budou předmětem dalších kapitol.

4. Co můžeme vidět, když je ANT praktikována

V poslední části práce bych chtěla představit své konkrétní zkušenosti se zažíváním městské cyklistiky v Praze a to prostřednictvím akcí, kterých jsem se účastnila (akce „Do práce na kole“, Cyklojízdy nebo opravovacích (*repair*) workshopů pořádaných sdružením Rekola). Získávala jsem díky nim konkrétní představu, jak se městská cyklistka v Praze odehrává a jaká spojení je nutné nebo výhodné během jízdy na kole navazovat. Kolo se tak během výzkumu stávalo mým partnerem, inspirací pro kladení otázek a zjišťování praxí, bylo mým trenérem a také působilo jako politický aktér hájící zájmy městské cyklistiky a vytvářející argumenty pro její podporu i zviditelňující překážky, jaké jsou cyklistům v prostředí města kladeny. Ukázalo také svůj potenciál jako aktér strategií recyklace a vytváření určité komunity, která se formuje jak kolem projektů Rekol nebo Bajkazylu, tak na poli cykloadvokacie v rámci sdružení Automat. Svoje zážitky jsem pravidelně zapisovala do terénního deníku, který je tak hlavním zdrojem informací pro tuto poslední část práce.

Metodologií výzkumu navazuji na přístupy karnální sociologie, jež se snaží zkoumanou skutečnost nahlédnout skrze výzkumníkovo tělesné zažívání terénu a tělesnost tedy chápe jako relevantní zdroj vědeckého uvažování o skutečnosti. Hlavním představitelem tohoto přístupu je Loïc Wacquant, který ve své práci *Body nad Soul: Ethnographic Notebooks of an Apprentice Boxer* (2004) využil tohoto přístupu k výzkumu boxerského prostředí v Chicagu. Dokázal tak velmi detailně zachytit sociální ukotvení a jednání boxerů a zároveň mu tento přístup umožnil hluboké propojení se zkoumaným prostředím. Antropologickou techniku zúčastněného pozorování (*participant observation*) tak přeměnil na „pozorované zúčastnění“ (*observant participation*) (Wacquant, 2011: 87). Podobně jako byl Wacquant boxerským učedníkem, já se stala cyklistickým pionýrem ve městě. V potu tváře jsem se učila zvykat si na nový pohyb a nové spojení s technologií kola, překonávala překážky při jízdě městem i si užívala chvíle klidu na sluncem zalité cyklostezce. Přímé zažívání jízdy na kole ve městě mi podhalilo logiku sociálního jednání městských cyklistů a stalo se tak jedním z témat mé práce i nástrojem zkoumání městského cyklistického prostředí. Wacquant vnímal jako důležitého aktéra boxerského prostředí tělocvičnu, která stála za morální i tělesnou disciplinací lidí, já v podobném duchu pojmám kolo – vede lidi k zodpovědnému přístupu k okolnímu životnímu prostředí i k lidskému tělu.

4.1. Příklad „Do práce na kole“: o navazování různorodých spojení

Jaká spojení člověk při jízdě na kole ve městě navazuje a jaká rizika je nucen podstoupit, se jasněji ukáže, pokud detailněji zachytím svou vlastní zkušenost z realizovaných cest v rámci výzkumu. V květnu 2014 jsem se zapojila do akce „Do práce na kole“ organizované již čtvrtým rokem sdružením Automat. Záměrem Automatu je propagace kola jako dopravního prostředku a zainteresování zaměstnavatelů do této tematiky. Ti jsou tak vyzýváni podílet se na podpoře městské cyklistiky třeba tím, že vytvoří vhodné podmínky pro své zaměstnance, aby mohli kolo pro cestu do práce využívat (například vybudováním sprch nebo zajištěním míst k bezpečnému uložení kola). Čtvrtý ročník byl podle slov Automatu rekordní – do soutěže se zapojilo téměř 5 800 cyklistů z devatenácti českých a moravských měst, čímž narostl počet účastníků oproti minulému roku o třetinu. A díky tomu, že zvolili aktivní pohyb, spálili 40 gigakalorií.¹² Já jsem tedy v rámci této akce realizovala cesty po Praze na trase Krč – Smíchov a zpět.

Prvním důležitým spojením, které jsem navázala, bylo vytvoření cyklistického „týmu“ s kolegy z práce. „Cyklotíseň“ měla pět členů (maximum možného počtu v rámci akce) a hned od počátku byla velmi důležitá vzájemná podpora a motivace – sdíleli jsme informace o trasách, pocity i zkušenosti z jízdy v určitých místech a tipy, jak se třeba komplikovaným úsekům vyhnout. Konzultovali jsme také technický stav svých kol a výhody i nevýhody, které přináší konkrétní konstrukční řešení – například kolegyně si koupila nové skládací kolo, ale poměrně rychle zjistila, že jí nevyhovuje (systém skládání považovala za obtížný a složené kolo bylo pro ni na přenos těžké díky své velké hmotnosti). Další kolegyně jezdila na koloběžce a cenila si možnosti jízdy po chodníku, kterou povoluje zákon na rozdíl od kola. Také mohla s koloběžkou nastupovat do všech dopravních prostředků, což s kolem opět možné není (povolený je pro kola poslední vagon metra či tramvajová doprava – ta ale jen v určitých hodinách a na určitých trasách). Na druhou stranu při jízdě do kopce narazila na vysokou fyzickou náročnost, takže mnohým cestám ve strmějším terénu se raději vyhýbala prostřednictvím využití městské hromadné dopravy.

Já jsem svoje cesty realizovala na kole, které jsem představěla z původního „horského typu“ na „městský/holandský typ“ kola – důležitá byla přitom zejména změna do vzpřímenější polohy při jízdě na kole, jak ji popisuje výše Jiří Šafránek. John Law (2010) se v textu „Materials of STS“ ptá: „Proč má určitá technologie podobu takovou, jakou má?“ a hned si odpovídá: „Její podoba reflektuje prostředí, v jakém se nachází společně

¹² Dostupné z WWW: <http://www.dopracenakole.net/historie-souteze> [cit. 23. 5. 2015]

s cílem, za jakým byla zkonstruována‘.“ (Law, 2010: 2). Městské kolo tak v rámci svého konstrukčního řešení odpovídá na výzvy pohybu v městském terénu – má širší pneumatiky pro pohodlnější pohyb po častém povrchu center měst – kočičích hlavách – a dokáže tak při jízdě efektivněji tlumit nárazy. Využívá systému převodů pro ulehčení jízdy v různě strmých terénech (některá městská kola jsou konstruovaná s doplňujícím elektropohonem, který významně řeší obtíže při stoupání do kopců). Konstrukční řešení „holandského“ typu kol je orientované nikoliv na dosahování co nejvyšší rychlosti a překonávání obtížných terénů jako v případě horského kola, nýbrž na pohodlnou jízdu s možností rozhlížet se a komunikovat s okolím.

Před samotnou cestou do práce na kole jsem nejprve musela zjistit, jaké jsou možnosti ohledně nejvhodnější trasy. Důležitý zdroj informací mi poskytl web „Prahou na kole“, kde je možné si trasu buď nechat vygenerovat automaticky (vyhledávač bere v potaz značené i doporučené trasy, cyklostezky, cyklopruhy, třídu komunikace, cykloobousměrky, omezení vjezdu, kopce, nezpevněný povrch, tramvajové koleje, dlažbu a kočičí hlavy) nebo si ji vyhledat samostatně přímo podle mapy.¹³ Já jsem zvolila možnost využít vygenerované trasy, protože informace, kterými disponoval samotný vyhledávač, daleko přesahovaly množství mých vlastních vědomostí. Výhodou také je, že server odhadne i čas dojezdu do cílového bodu trasy, takže je možné si cestu předem rozvrhnout nejen geograficky, ale i časově. Výslednou trasu jsem jen drobně pozměnila, abych se za cenu menší zajižďky vyhnula v Braníku cestě po silnici. Další přípravy se týkaly kontroly technického stavu kola (nahuštění pneumatik, funkčnost brzd a přehazovačky, výška sedla a řídítek), také bylo potřeba zajistit věci pro případ defektu na cestě (náhradní duše a lepení, pumpička, skládací nářadí). Posledním bodem příprav se stalo zvažování výběru oblečení – nejsem příznivcem cykloobleků z lycry, takže jsem ze svého šatníku vybírala „klasické“ oblečení, ovšem s ohledem na pohodlnost a funkčnost (volnější, více vrstev, pláštěnka a triko na převlečení). Výběr oblečení se odehrál v souladu s detailně sledovanou předpovědí počasí na příštích několik hodin. Jen ve fázi příprav tedy bylo vhodné zapojit poměrně velké množství věcí a informací – od internetového plánovače tras, přes meteorologický radar až po materiality vázané přímo na hladký chod kola (nářadí) a těla (oblečení).

„První cesta. Trochu stres – známý město, kde žiju celý život, je najednou de facto neznámý, nevím, co mě čeká, i když předtím nekonečně dlouho studuju trasu na mapě uloženou

¹³ Dostupné z WWW: <http://mapa.prahounakole.cz/> [cit. 12. 5. 2015]

v mobilu. Moje mapa Prahy v hlavě je totiž jednoznačně tvořená hlavně sítěmi MHD – vim, kde přestoupit na jakou tramvaj a kde se vyplatí jet metrem, do toho se mísí různé pro mě důležité body – historický budovy, hospody, kavárny, divadla. Cesta do práce se tak z rutinní a vlastně skoro nevědomý záležitosti, při který dokážu přečíst pěkných pár stran knížky, stává dobrodružnou výpravou. (...) Zjišťuju, že na cestě je potřeba překonávat překážky a dělat rychlá rozhodnutí. Zůstanu čekat na semaforech společně s auty, nebo si vyjedu na chodník a křižovatce se tím de facto vyhnu, i když vim, že to není úplně podle pravidel? Vybírám si chodník a v hlavě omlouvám sama sebe, že přeci pojedou pomalu a dám pozor, abych žádného chodce neohrozila. Současně s tímhle pocitem lehkého provinění se dostavuje i pocit určitého zadostiučinění – když už mám to kolo a jsem flexibilnější než auto, tak proč toho nevyužít – člověk si rád dopřeje „odměnu“ za podstoupené riziko. Neustálé sledování aut přede mnou, snaha mít představu o tom, co se děje za mnou (nemám zpětná zrcátka jako auta, takže ohlédnout se přes rameno představuje risk prakticky v každé chvíli), nejistota a nepříjemný pocit při překonávání křižovatek, přednost zprava, sledování dopravních značek rukou v ruce s vybavováním si základních silničních pravidel – jakmile se člověk ocitne ve vozovce společně s auty, mozek pracuje na nejvyšší obrátky a všechny smysly jsou v pozoru připravené zachytit možný zdroj nebezpečí.“ (terénní deník, 5.5. 2014).

Díky zapojení do akce „Do práce na kole“ jsem se přesvědčila, že pohled na město ze sedla kola je zcela odlišný a svým způsobem jedinečný, prostředkuje tak určitý typ zkušenosti, která se následně odráží v přemýšlení a představách o městském prostoru. To se odehrává především ve dvou rovinách – cyklista si vytváří jednak svou vlastní aktérskou mapu města, za druhé pak pro sebe identifikuje bezpečné a nebezpečné zóny pro jízdu na kole. Vytváří se tak jedinečný plán města pro každého cyklistu, ve kterém se zohledňují důležité proměnné v kontextu jízdy na kole – vyznačené cyklopruhy, samostatné cyklostezky, jednosměrné ulice, přechody se světelnou signalizací, umístění stojanů na kola i jednotlivé typy povrchů v určitých částech města. Zapojení vyšší míry aktivity jedince – cyklisty během jízdy již předznamenává určitý posun ve vnímání samotného přemísťování aneb „i cesta může být cíl“. Cesta tak není už jen prostý a často jednotvárný přesun z místa A do místa B, nýbrž je zážitkem sama o sobě. Oproti jízdě například v MHD je člověk nucen vynaložit daleko větší aktivitu jak fyzickou, tak psychickou – nejen, že je nutné dopravní prostředek vlastní silou pohánět, ale také ho správně a efektivně řídit, což vyžaduje rychlé reakce, dobrou orientaci v prostoru a znalost dopravních předpisů. Zejména v centru města, kde chybí oddělené cyklostezky a cyklista je nucen sdílet prostor s ostatními účastníky silničního provozu dosahuje aktivní přístup svého vrcholu.

Na základně vlastní zkušenosti bych pravděpodobně za nejdůležitější vlastnost cyklisty označila „připravenost“ – nesporná je důležitost *přípravy na jízdu* (kontrola funkčnosti kola, vybavení) a zároveň *schopnost být připraven* na překážky a rizika, které cyklistu na jeho cestě mohou potkat. Sdružení Automat se akcí „Do práce na kole“ snaží připoutat pozornost k *šetrnému (ohleduplnému)* způsobu dopravy po městě. Jízdu na kole považují za: „...příjemnější, zdravější, kvalitou bližší nejvyspělejším metropolím typu Vídně.“ (Do práce na kole). Šetrnost se však zde projevuje spíše vůči životnímu prostředí – cyklisté působí výrazně méně hluku, využívají obnovitelný zdroj energie (lidskou sílu), neznečišťují ovzduší výfukovými plyny, nevyžadují nákladnou a prostorově náročnou infrastrukturu jako automobilová doprava. Důkazem jsou informace, které získá účastník po přihlášení na web „Do práce na kole“. Po zadání ujetých kilometrů se cyklista dozví, o kolik svou ekologickou jízdou ušetřil životního prostředí škodlivých látek (ve srovnání s jízdou autem na stejnou vzdálenost) – slouží k tomu tzv. „emisní kalkulačka“.

Samotný člověk – cyklista si však ohleduplnosti často příliš neužívá – čekají ho stresové situace, pocit ohrožení, tělesné nepohodlí, bolest, strach. Překonává tato rizika, aby ukázal, že jízda na kole je i v Praze možná a rozšířil tak řady cyklistů využívajících kolo jako dopravní prostředek. Stává se tak součástí argumentů (například jako spoluvůrce statistických údajů o cyklistické dopravě v Praze), které upozorňují, že cyklisté v Praze jsou a jejich počet roste: „Z analýzy přepravního výkonu (bez pěší dopravy a se zohledněním vzdálenosti) vychází, že cyklistická doprava se na něm podílí v době letního času 4,47 % (3,05 % v roce 2010, 2,61 % v roce 2008), v období zimního času 1,15% (0,55 % v roce 2010, 0,42 % v roce 2008), v průměru 2,78% (1,80 % v roce 2010, 1,51 % v roce 2008).“ (Rusý, 2012: 7).

Cykloadvokacie na nesháze během jízdy na kole poukazuje mnohem méně, než na její pozitiva. Na internetových stránkách akce „Do práce na kole“ ovšem Automat věnuje prostor i problematickým místům v Praze, která by měla projít změnami, aby byla pro cyklisty bezpečnější a cesta skrze ně příjemnější. Spolupracují přitom s platformou „Cyklisté sobě“, kam posílají samotní cyklisté podněty k úpravám značení, silničních pruhů i cyklostezek.¹⁴ Pokud se cyklista setká během jízdy s problematickým místem, popíše situaci, lokalizuje místo na mapě a nahlásí nový podnět přímo na webové stránky „Cyklisté sobě“, kde mnohdy současně s nahlášením nabídne i možné řešení. Platforma sdílí tyto informace například právě s Automatem, který se snaží změny projednávat se

¹⁴ Dostupné z WWW: <http://www.cyklistesobe.cz/> [cit. 20. 4. 2015]

zastupiteli městských částí. Cílem je skutečně kvalitní, bezpečný a příjemný způsob pohybu po městě na kole.

Příjemné zážitky spojené s jízdou se v mém případě dostavovaly zpravidla v momentě, kdy jsem opustila silnici a vjela na oddělenou cyklostezku.

„Tady hrozí nebezpečí jen minimálně. I když „lycrový“ cyklisti svištíci hlava nehlava na horských kolech dokážou člověka taky nepříjemně překvapit. Nasazuji „vlastní“ tempo, už mě nežene masa aut za mnou a povely blikajících semaforů. Konečně mám možnost si vychutnat to pozitivní z jízdy na kole – vítr ve vlasech, slunce na tváři, zpívající ptáky a příjemný pocit z pohybu.“ (terénní deník, 22.5. 2014).

Samozřejmě ne vždy bylo „slunce na tváři“ příjemné – v třicetistupňovém horku by byl člověk rád za kupu mraků, které by je zakryly, příjemný pocit z pohybu se vytrácel ve chvílích, kdy jsme se celá zpocená a rudá v bolestech plížila do kopce, ovšem toto tělesné nepohodlí bylo vyvažováno pocitem dobře stráveného času, posílením svalů, uvolněním a zklidněním myšlenek a únava, která následovala, přispěla například ke kvalitnějšímu spánku.

Jízda na kole je opravdu vysoce vtělená praktika a Daniel Black v textu „Where Bodies End and Artefacts Begin: Tools, Machines and Interfaces“ (2013) ukazuje, jak může technologie změnit způsob našeho jednání a vnímání – naše schopnost jednat je totiž v zásadě závislá na kapacitě lidského těla vztahovat se k okolí svými smysly. Podobně jako slepecká hůl není pro slepce jen něčím, *co vnímá*, ale *skrze co vnímá* (Black, 2013: 13), kolo se stává součástí lidského těla a ovlivňuje tak způsob, jakým cyklista pojímá okolní prostředí a jak se k němu vztahuje. Při jízdě na kole se mění naše zažívání prostoru a času – pozornost se upíná ke sledování cesty - v některých místech ubíhá rychleji jak cesta, tak čas, při jízdě do kopce se čas zpomaluje a tělo zažívá a poznává terén tím náročnějším způsobem – napíná svaly, cítí bolest, potí se, má žízeň. Propojení těla a kola umožňuje člověku vnímat krajinu specifickým způsobem – ve chvílích, kdy se pohyb zpomaluje a je náročnější, musí přidat energii a překonávat tak pravděpodobně převýšení terénu či změnu jeho povahy. Kolo utváří vnímání hladkosti povrchu i jeho nerovností, každý hrbol a prohlubeň tělo zaznamenává, dokonce cítí i samotný materiál – asfalt, štěrk, trávu nebo bahno. Krajina se tak cyklistovi zhmotňuje pod koly právě díky své materiální povaze – kopce kladou odpor a díky tomu jsme si jich velmi dobře vědomi.

Snahy cykloadvokacie směřují k přetváření měst tak, aby jízda na kole probíhala co možná nejhladším způsobem, s minimem rizik a nástrah, a tím se stala dostupnou pro co

největší počet obyvatel. Akce „Do práce na kole“ tak vyzývá obyvatele k zažívání jak příjemných chvil, tak ve svém důsledku i komplikací spojených s městskou cyklistickou dopravou. Tím dochází k vytváření konkrétnějších argumentů pro podporu městské cyklistiky (například díky počtu zapojených účastníků, který ukazuje na rostoucí zájem obyvatel o tento způsob dopravy), ale také na problémy a plány k jejich řešení. Masovější charakter mají cyklistické demonstrace (Cyklojízdy) pořádané také Automatem, kterým se budu věnovat v následující části.

4.2. Automat a Cyklojízdy: kolo jako politický aktivista

„Městská cyklistika je v Praze na vzestupu, musí ovšem čelit mnohým překážkám především v infrastruktuře, kolo tu jako dopravní prostředek využívá zhruba jen něco přes 2% obyvatel, přitom potenciál tu například podle Vratislava Fillerera ze sdružení Automat je: „Nejlepší příklad představuje třeba Bristol, kde je podobně kopcovitý terén jako v Praze. Cyklodoprava tu přesto tvoří 14% veškeré dopravy po městě. Stejně tak se s kopcovitým terénem vyrovnali i ve švýcarských městech, například v Curychu či Bernu.“ (Trachtová, 2013).

Sdružení Automat je občanská iniciativa, která vznikla s cílem prosazovat lepší podmínky pro kvalitní život ve městě a podílí tak na uskutečňování politiky a ekologie města. Langdon Winner (1986) píše v textu „Do Artefacts Have Politics?“, „Technologie a materiální systémy mohou být posuzovány nejen z hlediska jejich produktivity nebo pozitivních či negativních environmentálních dopadů, ale také jako ztělesnění specifických forem moci a autority.“ (Winner, 1986: 19). Automat vidí tyto hierarchie a nerovnosti v dominanci automobilové dopravy, a proto vyvíjí snahu omezit individuální automobilovou dopravu a podpořit v co největší míře bezmotorové způsoby dopravy, jako je chůze nebo jízda na kole. Kritici velkých technologických systémů tak podle Winnera technologické artefakty interpretují v jazyce politiky a vyzývají ke garanci demokracie, svobody a sociální spravedlnosti (Winner, 1986: 19) „Továrny, auta, telefon, rádio, televize, vesmírný nebo jaderný program byly každý v jednu chvíli považovány za demokratizující, liberální sílu, což už dneska nevidíme minimálně tak jednoznačně.“ (Vít Masare, člen Automatu, rozhovor, 27.2. 2014). V současnosti jsou právě tyto dominantní technologie často terčem kritiků, protože již nepředstavují záruku demokracie či svobody, ale mnohem spíše vytváří nerovnost, diskriminaci či dokonce agresi – během výzkumu jsem často narážela na kritiku silniční infrastruktury, která je podle mnohých v rozporu s kvalitním způsobem života:

„Pod okny nám denně proudí tuny aut, nemůžete si otevřít okno a vyvětrat, ten vzduch z ulice je ještě horší a syn trpí na průdušky, možná i kvůli tomu prostředí tady. Navíc pak není skoro slyšet vlastního slova. Díky bohu za plastová okna, ale žijeme v tom bytě jako v nějaký zatuchlý bublině.“ (Marie, účastnice akce „Nábřeží žije“, rozhovor, 28.9. 2013).

Automat jako jeden z hlavních představitelů cykloadvokacie se proto snaží efektivně organizovat lidi a věci tak, aby vytvářeli argumenty pro podporu městské cyklistiky a byli tak schopní co nejúčinněji zasahovat do městské infrastruktury a jejích předpisů.

Mohlo by se zdát, že Automat vystupuje striktně proti automobilové dopravě, na druhou stranu ale říká, že podporuje i „rozumné používání aut“ – například ve formě *carsharingu*, tedy sdílení aut ke společné jízdě více osob najednou.¹⁵ V každém případě nasednout do auta a projíždět centrem v době konání Cyklojízdy se z pohledu Automatu rozhodně jeví jako vysoce nerozumné a pocítí to i samotní řidiči, pokud se přesto do centra v autě vydají. Musí se pak vyrovnat s tím, že některé ulice budou uzavřeny a určeny jen pro Cyklojízdu (s tím, že řidiči mohou využít objízdnych tras) nebo že stráví nějaký čas v dopravní zácpě. Cyklojízdy jsou akce, které v tu chvíli velmi citelně a viditelně prosazují cyklisty na úkor řidičů aut: „Akce je určena pro všechny, kteří se chtějí projet centrem Prahy výjimečně bez aut a podpořit městskou cyklistiku a společenské dění v Praze. Čím více nás pojede, tím víc dáme o naši vůli pohybovat se po městě levně, nenáročně a šetrně na kole vědět.“ (Vít Masare, člen Automatu, rozhovoru pro Radio 1, 21.6. 2014). Výzva se váže k účasti na Velké jarní cyklojízdě, která se konala v červnu 2014 a která je jednou z několika pravidelných manifestací svázaných s podporou městské cyklistiky. Smyslem této akce je nabádat veřejnost k větší vzájemné ohleduplnosti v dopravě a zároveň poskytnout lidem příležitost aktivně vyjádřit svůj názor na životní prostředí, městské plánování nebo zdraví obyvatel.

„Cyklojízdy jsou spanilé barvitě jízdy na kolech, koloběžkách a dalších bezmotorových dopravních prostředcích městem. Svou podstatou – nápaditostí – vyvolávají v ulicích vlnu pozornosti. Pražské cyklojízdy jsou především oslavou svobodného pohybu po městě, festivalem, setkáním, příležitostí zažít pražské ulice na chvíli jinak, podnětem k širší diskusi o cyklo dopravě jako o moderním, efektivním a ohleduplném způsobu pohybu po městě a jasnou podporou a silným argumentem pro ty, kdo za městskou cyklistiku lobbují na magistrátu a dalších úřadech. Ptejte se víc svých volených zástupců na radnicích i na magistrátu. Pošlete jim e-mail, chodte na jednání zastupitelstev. Nenechte si namluvit, že veřejnost nemá co mluvit do rozvoje veřejného prostoru. Zapojte se do kampaně „Do práce na kole.“ Přidejte se k některé z

¹⁵ Dostupné z WWW: <http://www.auto-mat.cz/o-nas/kdo-jsme/> [cit. 30. 5. 2015].

místních skupin Cyklisté sobě, založte novou tam, kde není, nebo alespoň zašlete podněty z vašeho okolí na web cyklistesobe.cz." (Vít Masare, člen Automatu, projev při zahájení Velké jarní cyklojízdy v Praze, 26.6. 2014).

Z výzvy je jasně patrné, jak se Automat snaží aktivizovat veřejnost a motivovat ji k zapojení do co největšího počtu aktivit, které by městskou cyklistiku mohly pomoci prosadit. Také je patrné, jak spolu jednotlivé úřady, sdružení a platformy spolupracují, kde dochází ke sdílení a kde je prostor pro intervenci. Automat se snaží vytvořit a představit širší paletu možností, jak se zapojit – od toho nejméně náročného a nejméně osobně konfrontačního – anonymního sdílení na internetových stránkách „Cyklisté sobě“ – až po interakce se zastupiteli měst, které vyžadují mnohdy osobní účast na jednáních. Způsoby zapojení do debat a akcí jsou tedy otevřené podle toho, na co si kdo troufá a co zvládne – nízkoprahovou formu může představovat internet, vyšší práh osobní setkávání ať už na zasedání zastupitelstev či při účasti na Cyklojízdě – ta má duchem blíže k cyklistickým demonstracím.

„Na počátku všeho byly hnutí – skupinky lidí, které měly pocit nějakého deficitu, nespokojenosti s něčím v tom městě, a jedna z těch skupinek, která se tady tvořila od začátku devadesátých let v rámci ekologického hnutí, byli lidé, co jezdili na kole. (...) A až potom vlastně na přelomu tisíciletí v roce 98 proběhla první větší cyklojízda, která tenkrát jela z Ladronky, ze squatu. Já jsem u toho nebyl, ale údajně to bylo docela vostrý, protože lidé, kteří se tam vydali, tak nebyli úplně rodiny s dětma, ale spíše lidí z nějakých subkultur, kteří vyrazili do města a bylo to pro všechny prostě bizarní, nový a radikální. Tenkrát se dělaly různé global street party a ty veřejnoprostorové hnutí se různě prolínaly a bylo to vlastně dost konfliktní. Tehdy je tam zmlátili policajti a ta konfliktnost pokračovala do počátku roku 2000. A tam se to vlastně vzalo z jiného konce, kdy pár lidí kolem Martina Marečka, myslím, že to bylo v roce 2002, si řeklo, že ten způsob, jakým se to město tady vyvíjí je bizár a je tady čím dál tím méně místa na to, aby se tady dalo chodit třeba s kočárkem, protože všichni tyhle lidi už tady začali mít děti, a že se to všechno podřizuje autům a plánuje se jenom pro auta. A jelikož měli v rámci společnosti různé vazby, tak se navázali na lidi z environmentálních organizací a z umělecké sféry, kteří přinášeli novou kreativitu. A společně se spojili právě při organizaci pravidelných cyklojízdy a vytvořili spolu značku Automat, tu identitu, která měla hlásat jiným kreativním způsobem myšlenku o městě víc jako o obytném prostoru, než o utilitárním, kudy je potřeba procat auta. (...) Automatu jde vlastně o kriticky uvažující obyvatele versus zaběhnuté standarty městského rozvoje, plánování a hodnot.“ (Vít Masare, člen Automatu, rozhovor, 27.2. 2014)

Strategie, jak dosáhnout co nejúčinněji prosazování ekologie a veřejnoprostorového aktivismu, je navázat do jisté míry abstraktní myšlenky a hodnoty na něco konkrétního – materializovat je. Do boje tak aktivisté vysílají technologii, která podle nich právě zaručuje demokracii, svobodu a sociální spravedlnost – kolo. Kolo se během Cyklojízdy stává významným prvkem – politickým aktérem, jenž v sobě a prostřednictvím jízdy vyjadřuje výše zmíněné myšlenky, materializuje vztah člověka k městskému veřejnému prostoru, životnímu prostředí, životnímu stylu nebo ekonomice. „Protože jízdní kolo patří do působnosti několika resortů, týká se nejen dopravy a mobility, ale také regionálního rozvoje, životního prostředí a zdraví.“, říká národní cyklokoordinátor Jaroslav Martínek (Křížová, 2012: 12). Kolo se tak stává vyjednávačem v procesu nastavování hranic, podob a možností veřejného prostoru. Aktérský potenciál kola výstižně shrnuje Adriana Camarena (2012):

„Jak již bylo v magrittovském duchu řečeno, že dýmka není dýmka, můžeme podobně říci, že kolo přestalo být pouhým dvoukolovým dopravním prostředkem. Z kola se stal konceptuální symbol celé řady hnutí zabývajících se udržitelným rozvojem, urbánním designem, environmentalitou, horizontalismem, poezií, genderovou rovností atd. Pro nás, kteří na sebe nahlížíme jako na městské cyklisty, je kolo prostředkem naší politické reprezentace stejně jako prostředkem dopravním.“ (Camarena 2012: 124).

Na Velké jarní cyklojízdě 2014 jsem přesvědčila, že kolo skutečně svádí tyto rozličné zápasy.

„V červnu 2014 jsem se zúčastnila svojí první cyklojízdy – ne tak proto, že bych se cítila být aktivistou, ale považovala jsem to důležitou součástí svého výzkumu. A taky jsem byla zvědavá. Pečlivě jsem prostudovala pokyny Automatu na internetu – kudy se na cyklojízdu dostat a jaké vybavení nezapomenout. Vzhledem k tomu, že start byl až Náměstí Jiřího z Poděbrad, netroufla jsem si z Krče jet celou cestu na kole, a proto jsem využila metro a nebyla jsem sama. U Muzea, kde jsem vystupovala, se z metra vyvalil dav dalších cyklistů a já jsem si přestala dělat starosti, že zabloudím. Jednoduše jsem se zařadila do proudu lidí a kol a nechala se vést ostatními, byla jsem si jistá, že místo, kam míříme, máme společné. A nemýlila jsem se. Na náměstí se mezitím shromáždilo několik tisíc lidí a kol, připadala jsem si jako na karnevalu. Lidé v pestrobarevných cyklistických oblecích nebo ve svérázných kostýmech představovali obrovskou záplavu barev. Kola snad všech myslitelných tvarů a velikostí, některá svátečně ozdobená pentlemi a květinami, se mačkala před kostelem, kde měl zaznít i zahajovací proslov. Na mnoha místech hrála hudba z malých rádií a reproduktorů připevněných ke kolům a celkově vládla na místě karnevalová atmosféra. Přirovnání ke karnevalu pro jeho typickou schopnost obrátit zavedený řád naruby se zdálo zcela na místě –

nejen kvůli kostýmům některých účastníků, ale především proto, že dnes se pojedje na kolech tam, kde jindy vládou auta. Všimla jsem si skupinky v zelených kudrnatých parukách – na kolech měli připevněná hesla „Nesmrším“, „Žiju zdravě“ a „Jezdím zadarmo“ a rozdávali samolepky ve stejném znění všem okolo. Lidé si je ochotně brali, přispěli nějakou korunou a hned si hesla lepily na svá kola a oblečení. Připomnělo mi to meetingy politiků před volbami, jen teď ve středu zájmu nestál pán v nažehleném obleku, ale kolo, které přitáhlo pozornost všech zúčastněných. Protentokrát jsem si tedy samolepku koupila a s křiklavým nápisem „Nesmrším“ vyjela do ulic propagovat nejen ekologičtější chování.“ (terénní deník, „Po Velké jarní cyklojízdě 2014“, 26.6. 2014).

Cyklojízdy se účastní široké spektrum lidí – studenti, cizinci, sportovní cyklisté, rodiny s dětmi, ale také policisté, kteří dohlíží na uzavření ulic nebo tzv. špuntaři, kteří jsou součástí širšího organizačního týmu a zajišťují přednost pro projetí Cyklojízdy v menších ulicích a současně informují řidiče motorových vozidel o akci prostřednictvím letáků. Různorodost skupiny je patrná, a přestože ne každý má zájem přímo demonstrovat prosazování městské cyklistiky ve veřejném prostoru – mnoho účastníků se do akce zapojuje proto, „že si jen chtějí příjemně užít volný čas, odreagovat se a využít příležitosti k pohybu, když je venku hezké počasí“- (z rozhovorů s účastníky během Velké jarní cyklojízdy 2014, 26.4. 2014), svou účastí tak ve výsledku činí. Jak jsem již uváděla v kapitole o „critical mass“ – Cyklojízdy jsou kritickými masami a každé tělo a kolo se v tu chvíli jako politický aktér boje za podporu městské cyklistiky počítá.

V následující kapitole uzavřu vyprávění o pražské městské cyklistice dvěma projekty, které se také věnují podpoře jízdy na kole městem – a zvolili si k tomu poměrně kreativní způsob souvisící s recyklací materiálů.

4.3. Bajkazyl a Rekola: inovace a kreativita na poli cyklo dopravy

V červnu 2010 vznikl v Praze projekt Bajkazyl, ale jeho kořeny sahají hlouběji do minulosti. Na počátku byl totiž materiál a z něj se zrodila myšlenka. Úplný počátek Bajkazylu odkazuje ke konceptům recyklace. První bylo kolo. Staré, opuštěné, zaprášené a odřené, pohozené ve sběrném dvoře a bez majitele. To kolo k sobě přitáhlo pozornost. Říkalo si o opravu a dostalo se mu jí. Stačilo vyměnit několik součástí, omýt, nalakovat, případně zkombinovat nalezené součásti tak, aby vznikl stroj opět pojezdň. Z této kutilské praktiky několika lidí se časem vyvinul nápad zprostředkovat tento přístup k materiálu širšímu okolí. Základem úspěchu této myšlenky bylo stanovit nějaký výchozí bod, tedy punktualizovat tuto myšlenku do určitého místa. Tím okamžikem vznikl Bajkazyl – dílna, půjčovna, bar, infocentrum a hlavně místo setkávání lidí a prostor pro výměnu myšlenek,

věcí a zkušeností. Místo, které bylo Bajkazylu vybráno jako domovské, také není zvoleno náhodně. Strategicky na patě cyklostezky vedoucí Žižkovem a na náplavce u Palackého mostu lákal cyklisty k zastavení, což mu pomohlo vejít rychle ve známost – zároveň praktickým důvodem byla jistě také dostupnost dílny, pomoc při opravách či možnost se občerstvit a popovídat si s ostatními cyklisty.

Oproti Bajkazylu nemají Rekola svůj pevný bod na mapě Prahy a to je právě jejich výhodou – body – jednotlivá kola k zapůjčení jsou rozeseta po centru Prahy podle toho, kam zrovna vedla cesta toho kterého cyklisty-uživatele. Tvoří tak jedinečný systém bezstanicového sdílení kol – to znamená, že si každý registrovaný uživatel pomocí aplikace stáhne kód k zámku konkrétního kola, na kterém chce jet, dojede s ním, kam potřebuje, a tam jej opět přes aplikaci a GPS systém zamkne a přihlásí na mapu jako kolo volné.

„Vytahuji mobil a otevírám staženou aplikaci „Rekola“, na mapě se mi rychle ukazují značky malého růžového piktogramu kola a já si zoomuju na místo, kde právě stojím. Když se vydám ulicí doleva, tak bych měla po chvíli narazit na Přemysla. Rekola totiž dostávají svoje jména, každý z dobrovolníků, který jedno opravené a nabarvené pošle do oběhu, má právo dát kolu jméno. Po Praze se tak prohání Dařbuján, Mrakoplaš, Libertýna, Komár nebo Šemík – s těmi už jsem měla tu čest. Po chvíli chůze skutečně spatřím štíhlou siluetu silničky Přemysl zamčenou k zábradlí. Do mobilu zadávám kód vyznačený na rámu kola a obratem získávám přístupový kód k zámku samotného kola, snadné, rychlé. Cestu budu mít jen krátkou, potřebuji se svézt z Karlína na náplavku do Bajkazylu na koncert. Vzhledem k tomu, že mám v plánu vypít i nějaké to pivo, nebudu už smět usednout ten večer za říditka. Výhoda Rekol je tedy pro mě v tu chvíli jasná – zaparkuji na náplavce, zamknu Přemysla do stojanu a půjdu si po svém – na rozdíl od dnů, kdy jedu na svém vlastním kole, pro tento večer starost o jeho další osud odpadá.“ (terénní deník, 12.9. 2014).

Projekt Rekol vznikl na podzim v roce 2013 jako nápad bratrů Vítka a Filipa Ježkových a jeho materiální základnu – tedy samotná kola – vytvořili sbírkou starých a nepoužívaných kol, která postupně s týmem dobrovolníků opravili a nabarvili na růžovo – podle toho je také v Praze snadno poznáte. Společným tématem Bajkazylu i Rekol se tak stává recyklace a kreativní využívání materiálů, což přispívá k formování určité inovativní komunity kolem těchto projektů. Dalším společným zájmem je pak používání kola jako dopravního prostředku pro cestování ve městě.

Oba projekty tedy cílí na znovupoužívání věcí, které byly z různých příčin vyřazeny z oběhu – vyšly z módy, jsou porouchané nebo jim chybí součástky. Některé „laciné“ věci

či dokonce věci se „zápornou hodnotou“ je vlastně nesnadné vyhodit. Přestože je nepoužíváte a máte pocit, že vám jen překáží a zabírají místo, nestojí obvykle před vašim domem kontejner, kam by bylo možné takovou věc odložit. Přitom jste ze zákona povinni zajistit její bezpečnou likvidaci podle předpisu č. 185/2001 Sb. *Zákona o odpadech*. A tak se často stává, že ve svých domovech vytváříme tajemná zákoutí, vlastní „sběrné dvory“, kde se v ústraní krčí namačkané tyto nepoužívané a odložené předměty. Jejich osud je nejistý, stále totiž existuje možnost, že přijde někdo, vyzvedne věc z hlubin prachu a pokusí se ji přivést zpět k životu. Ovšem běžná praxe nabízí spíše jiný pravděpodobnější scénář. Cena starého kola z půdy se nepohybuje v takových částkách, aby mnohým lidem stálo za to snažit se jej opravit či zrestaurovat. Mnoho lidí tak rádo využije příležitosti předat tento materiál dál a oprostít se tak od nerudovské otázky „Kam s ním?“. „Včera jsme od vás sbírali kola na Zličíně a za těch pár hodin jste nám jich darovali 13! A pan Čáp, ten nám dal rovnou tři naráz.“ (Facebook, Rekola: kola do ulic, kola pro všechny, 12.6. 2015).

Navíc v souladu se strategií plánovaného zastarávání se průmysl a výrobci snaží chrlit každým rokem „nové a ještě lepší“ produkty, které člověka – konzumenta nabádají k tomu, aby staré nechal zrezivět a pořídil si ty na trh nedávno uvedené. Přitom jde často pouze o změnu vnějšího designu, nikoliv o vylepšení funkcí (Nelson, 1967: 175). Obava z lehkosti vyhazování stojí na pozadí motivací lidí, jací se sdružují jak v Bajkazylu, tak v Rekolech – za ekologii, za více oprav, proti konzumu. „Dřív byl opravář prakticky každý, žádný speciální povolání. Dneska už podle mě klesá počet lidí, kteří si umí něco opravit, ale mezi mladými se nachází pořád dost těch, kteří mají chuť se to znova učit. Vyhazovat umí každý, ale kam by to vedlo, kdybychom to dělali všichni.“ (Vítek Ježek, rozhovor při workshopu Rekol, 13.4. 2014). V Nizozemí, Belgii, Německu nebo Francii existuje síť kaváren – tzv. *Repair Café*, místo, kam je možné donést jakýkoliv výrobek a s pomocí tamních opravářů jej znovu uvést do chodu. Podobný projekt najdeme i v Londýně, kde funguje tzv. *Restart*, v rámci něhož se pořádají „opravovací party“. „Antikonzumní, antitržní, svépomocný étos je dnes za řadou iniciativ. Hodně to vystihuje ducha doby.“, okomentovala tyto tendence profesorka sociologie Evelien H. Tonkens (Vránková, 2013: 66).

Opravám dnes ale stojí v cestě jeden problém. Průmyslově vyráběné součástky nesou svůj rukopis a ten se postupem času čím dál tím více liší v závislosti na typu jednotlivých značek. Nejde už tedy pouze o design ve smyslu vzhledu, ale o materiálně vepsanou kompatibilitu s ostatními součástkami téže značky. U nových typů kol je tedy složitější

nahrazovat jednotlivé součástky součástkami jiných značek. Tato firemní strategie cílí na ochranu dané značky a především na podporu prodeje vlastních náhradních dílů, což stěžuje práci právě kutilským opravářům.

„Je to vidět hlavně na těch dražších nových kolech – tam je dokonce podobně jako třeba u tiskárny součástí záruční smlouvy, že díly musíš nahrazovat jen těmi autorizovanými. Stará kola mají oproti tomu výhodu, pořád se kolem válí dost součástek, které lze použít a nestojí prakticky nic. Ze dvou torz kol můžeš klidně postavit nový stroj a ani to nedá tolik práce.“
(Martin Kontra, zakladatel Bajkazyly, rozhovor 25.6. 2014).

Síla Bajkazyly i Rekol, co se stavby kol týká, spočívá právě ve využívání a recyklování starých kol, jejichž části ještě nebyly postiženy touto honbou za potlačováním konkurenčních značek a jejich díly je možno lépe a volněji kombinovat. Konstruktor se pak vžívá do role kutila a formou určité brikoláže sestavuje daný stroj. Podobně jako píše Claude Lévi – Strauss ve své klasické práci *Myšlení přírodních národů* (1996) se i tento člověk snaží s využitím dostupných prostředků z dané zásoby materiálů a nástrojů udržované pomocí sběru a pozůstatků z předchozích montáží a demontáží dosáhnout určitého cíle (Lévi – Strauss, 1996). Rozdílem je v případě kutila v Bajkazyly nebo na workshopu Rekol fakt, že nashromážděné materiality, kterými zde disponuje, lze definovat určitým projektem, tedy neuchovává se zde cokoliv, co by se mohlo v budoucnu hodit, ale dochází k cílenému sběru materialit určitého typu – bicyklových komponentů a nástrojů k práci s nimi. Dochází tak do jisté míry k demokratizaci v oblasti konstrukcí bicyklů: „Místo toho, aby se uživatelé spoléhali na to, co jim nabízejí průmysloví výrobci, čím dál tím častěji jsou schopni vytvořit přesně to, co sami chtějí.“ (Van Oost, Verhaeg, Oudshoorn, 2009: 185). V tomto smyslu bychom Bajkazyl i Rekola mohli označit za materializovanou základnu určité inovativní komunity (Von Hippel, 2006). Právě tato vznikající inovativní komunita není sběrným dvorem pouze materiálů, ale také lidí a jejich myšlenek. V rámci obou projektů existuje síť opravářů, kteří se starají o provozuschopnost kol (a v případě Rekol i o jejich rozmístění po Praze) nebo poskytují pomoc a cenné rady v rámci opravářské dílny či na opravovacích workshopech.

Bajkazyl i Rekola se staly místem a prostředkem pro propojování aktérů – lidí i věcí. Jako v případě lidí a jejich myšlenek, můžeme oba projekty nahlížet jako specifickou formu sběrných dvorů, kam je možné donést součástky či celé bicykly, které nejsou používané a díky kreativnímu potenciálu této dílny dostanou znovu šanci dostat se do oběhu. U Rekol se přitom opravy dějí jen při organizovaných workshopech a sběr probíhá nárazově.

Nejvítanějšími přírůstkami jsou rámy starých kol kvalitních značek – dostávají se sem nejčastěji jako vyřazený materiál, nalezené na skládkách či zapomenuté na půdách a v garážích, občas se jedná i o celé kompletní bicykly. Ty jsou pak revitalizovány a to právě formou rozebrání na jednotlivé díly, jejich následným nahrazením, opravením nebo znovusestavením. Tato praktika bývá někdy označována jako *reverzní inženýrství*. Lidé, kteří tuto činnost vykonávají tak mají možnost nahlédnout „dovnitř“ a zjistit, jak spolu jednotlivé části souvisí. Jedná se o opačný postup při zjišťování konstrukce technologie, kdy nejsou vzájemné vztahy součástí odhalovány během sestavování, nýbrž naopak při jejím rozebírání (Latour, 1999). Bicykl pak již nenabývá podoby tajemného *black boxu* a lze s ním tedy lépe komunikovat. Sami lidé, kteří se ponoří do tohoto zkoumání a odkrývání, vnímají kolo spíše jako přítele a ne jako pouhý nástroj, snaží se mu pomáhat, jsou s ním ve spojení, respektují ho.

Člověku se v Bajkazyly nebo na workshopu Rekol dostává do ruky věc, která je často v rozvolněné podobě, málokdy zde skončí vyřazené celé kompletní kolo, většinou mu nějaké části chybí nebo jsou natolik poničené, že je třeba je vyměnit. Otevírá se tak prostor pro navazování nových spojení, takovýto neúplný bicykl je v destabilizovaném stavu, čeká, s kým nebo čím se mu podaří navázat pevný a trvalý vztah. Socioložka Madeleine Akrich (1992) popisuje vznik technologií v několika fázích – na počátku má autor nějakou představu o fyzikálních zákonitostech a o podobě a fungování technologie. Tuto představu vepíše při konstrukci do této vznikající technologie, čímž dá vzniknout „skriptu“ neboli scénáři, který bude předpisem pro zacházení s touto technologií (Akrich, 1992: 208). Podobně probíhá stavba kol v Bajkazyly nebo u Rekol – základním kamenem a počátečním bodem stavby je tělo (rám) kola a od něj se pak odvíjí zapojení dalších částí. Plán stavitele je však do jisté míry omezován aktérstvím předmětů, kdy sám rám a ostatní části vyžadují nezávisle na vůli člověka určitá spojení a je tak třeba respektovat právě fyzikální a technologické specifika stavby. V případě jejich nerespektování jednoduše budoucí technologie odmítne vykonávat svůj účel, tedy v případě kola jezdit či na něm bude jízda přinejmenším nepohodlná či obtížná. Skript by tak měl být výsledkem respektování technologických a fyzikálních podmínek, jinak dojde k selhávání projektů, kdy věci kladou odpor a namítají proti záměrům člověka. Proto je radno brát ohled na přání samotných technologií a materiálů stejně jako na přání člověka. V Bajkazyly má přítom člověk možnost dovést spojení kola s člověkem téměř k dokonalosti. Z nahromaděných součástí lze vybrat ty, které konkrétnímu člověku vyhovují nejlépe – od velikosti a tvaru rámu, sedla, řídítek, pedálů, pneumatik až po doplňující vybavení jako jsou typy brzd,

odpružení, nosiče, světla, zvonky či barevné provedení. Toto kombinování však také není zcela svobodné a je částečně determinované právě materialitou technologie, která požaduje určité typy spojení.

Bajkazyl, Rekola nebo jednoduše lidi a věci se spojují v prostředí městské cyklistiky díky infrastruktuře. Cyklostezky přitom tvoří doslova síť propojení jednotlivých míst, v rámci nichž se pohybují aktéři – lidé a kola. Rekola jsou mobilním prvkem sítě, Bajkazyl je do této sítě zakomponován jako záchytný pevný bod (v podobě opravářské dílny nebo kavárny k občerstvení a sdílení informací). Bajkazyl je azylový dům svého druhu, poskytuje útočiště lidem, věcem i myšlenkám, je výchozím i referenčním bodem určitého společenského postoje, který akcentuje aktivismus, ekologii či kreativní myšlení.

V této poslední podkapitole jsem chtěla poukázat na existenci inovativních strategií, které se v rámci městské cyklistiky uplatňují a jak tyto strategie souvisí s ekologií, recyklací a kreativním přístupem obyvatel měst, čímž dávají vzniknout určité komunitě. Bajkazyl podobně jako Rekola sdružuje ty, pro něž je nejkrásnější pohled na svět ze sedla bicyklu.

5. Závěr

Tématem mé diplomové práce bylo utváření městské cyklistiky v Praze, přičemž jsem si kladla otázky týkající se strategií a forem navazovaných vztahů mezi aktéry (zejména mezi aktivisty, cyklisty a řidiči aut). Zajímala mne míra stability či proměnlivosti takto navazovaných vztahů a strategie, které tito aktéři využívají k jejich kreativnímu proměňování. Důležitou roli v těchto procesech hrají materiality, jejichž zapojování pomáhá některým aktérům překonávat překážky, jiným zase nastavuje hranice. Například cykloaktivisté se tak snaží vytvářet podmínky pro překonávání překážek v pohybu ve městě na kole, což ovšem mnohdy omezuje řidiče aut – výrazným příkladem mohou být cyklojízdy, při kterých dochází k omezení provozu automobilové dopravy na trase cyklojízdy. Zkoumala jsem tedy diskurzivní taktiky i přímé akcecykloadvokátů směřující k vyrovnávání znevýhodňujících podmínek pro jízdu na kole městem, jejichž teoretické ukotvení spočívá v mobilizaci argumentů kritické teorie (Lefebvre, 1996; Harvey, 2008; Mitchell, 2003). Snažila jsem se proto proniknout do cykloaktivistického diskurzu (Aldred, 2010; Green, Steinbach, Datta, 2012; Cupples, Ridley, 2008) vycházejícího z této teorie a konceptu práva na město, ale také jsem se pokoušela tuto rétoriku kriticky nahlížet a hledat tak limity mobilizace argumentačních rámců kritické teorie. Využívala jsem proto optiku ANT (Latour 1988, 1996, 2005, 2008), která mi poskytla teoreticko-metodologické vedení a zvýznamnila tak proměnlivost a komplexnost vztahů, které utváří jak situace cyklistů, tak řidičů aut. V rámci výzkumu jsem tedy především sledovala praktiky, jakými jsou vyjednávány pozice cyklistů a řidičů aut, a intervence, jakými do těchto vztahů zasahují cykloadvokáti.

Výzkum ukázal, že cykloadvokacie akcentuje snahu přibližovat městské plánování a rozvoj dopravy zejména západoevropským metropolím, kde je cyklistika pojmána jako integrální součást městského dopravního systému. V Praze stojí cyklistika spíše na okraji zájmu v rámci transportních strategií – v současnosti je za den ve městě na kole vykonáno průměrně 2-3% z celkového počtu cest (Rusý, 2012: 7), nicméně z uvedené analýzy sociologa a statistika Pavla Rusého vyplývá, že tato situace má tendenci se měnit směrem k většímu začlenění cyklistiky do systému dopravy a tak i zvýšení podílu cest vykonaných na kole v poměru především k automobilové dopravě (Rusý, 2012: 5).

Přestože má trend jízdy na kole městem mírně stoupající tendenci, během terénního výzkumu jsem měla možnost se detailněji a citelněji seznámit s překážkami, které jsou městským cyklistům při jejich cestách kladeny a které se významně podílejí na nízké realizovanosti jízd na kole městem. Informátoři v mém terénním výzkumu shodně

s respondenty sociologa Rusého označovali bezpečnost jako nejpodstatnější proměnnou, která rozhoduje o tom, zda kolo k cestě po městě využít či ne. Právě tyto chvíle bývaly momentem, kdy se do debat s cyklisty vmísily požadavky na prosazování cyklistických opatření a také mobilizace argumentů volajících po větší míře demokracie v pohybu po městě, narušování dominance a hierarchie v rámci transportního systému nebo odkazy na sociální spravedlnost v přístupu k různým formám dopravy. Rétorika těchto cyklistů vycházela mnohdy explicitně z argumentů cykloadvokacie, kterou v pražském prostředí zastupuje sdružení Automat a které se přímo zabývá podporou městské cyklistiky a snaží se o prosazování vhodnějších podmínek pro jízdu na kole ve městě například ve formě pro-cyklistických opatření (tlakem na budování oddělených cyklostezek, na změny dopravních předpisů směřujících k ochraně člověka jedoucího na kole v proudu motorové dopravy či na vyznačování cyklopruhů v rámci silničního systému).

Zjistila jsem, že těchto cílů se cykloadvokacie snaží dosahovat mobilizací argumentačních rámců kritické teorie, jež se v tomto diskurzu objevuje díky expertízám sociálních vědců, jejichž argumenty cykloaktivisté využívají. V rámci své práce jsem se tak zaměřila na cesty, jakými se kritická teorie do cykloaktivistického diskurzu dostává a jak se na tomto stavu podílí sociální vědci. Ukázalo se, že cykloadvokacie využívá argumentaci vědeckých prací zaměřených na (městské) životní prostředí (Pixová, 2012; Křivohlávek, 2012), spolupracuje se sociálními vědci na výzkumech a jejich výstupech (například v dokumentu Vize pro mobilitu a veřejný prostor: Praha 2025) nebo se sociální vědci stávají přímo členy aktivistických sdružení (Automat, PragueWatch).

Rétorika vycházející z kritické teorie umožňuje aktivistům apelovat na veřejnost skrze výše zmiňované koncepty demokracie nebo sociální spravedlnosti a kritiku stávajícího systému moci a dominance, což může společnost motivovat k většímu zapojení do rozhodování o veřejném prostoru a poskytovat tak silný diskurzivní nástroj pro zrovnoprávnování cyklistiky jako způsobu dopravy. Výzkum ukázal, že výraznou strategií při tomto prosazování jsou kromě cykloaktivistických narativů i přímé akce ve veřejném prostoru (cyklojízdy, kampaně Do práce na kole, Zažij město jinak), které tak poskytují příležitost zviditelnit danou problematiku a přitáhnout pozornost i té části veřejnosti, která se akcí přímo neúčastní (například informováním v médiích a diskuzemi na sociálních sítích).

Strategie cykloadvokacie mají však z mého pohledu své limity právě v přejímání stabilizovaných konceptů vycházející z kritické teorie, a tím mnohdy i v dichotomizaci problematiky. Cykloadvokacie se totiž často podílí na vytváření polarizujících názorů na

způsoby dopravy, kdy cyklistiku hodnotí pozitivně a automobilismus popisuje s negativními konotacemi. Skutečnost pak interpretuje jako esencionalizovanou, kdy cyklistika přispívá ke zkvalitňování životního prostředí a zdraví lidí, šetří ekonomické výdaje atd., zatímco automobilismus ničí životní prostředí, vyčerpává finanční i nerostné zdroje a odcizuje lidi. Mnohdy jsem se během výzkumu setkala s tvrzením cykloadvokátů (ale i běžných cyklistů), že je třeba opět „humanizovat“ veřejný prostor. Implikuje to představu, že prostor byl někdy v minulosti *a priori* humanizovaný, pak po vpádu technologie aut byl tento prostor dehumanizován a nyní je na čase jej opět humanizovat. Pracuji tak s veřejným prostorem jako s esenciální kategorií, která jen čeká na to, až se jí někdo ujme a přetvoří ji k obrazu svému. ANT však kategorie nepojímá esenciálně, ale naopak nahlíží skutečnost jako relativní, zakotvenou v utvářených vztazích, kdy je veřejný prostor výsledkem střetávání rozličných aktérů, poměřování jejich sil, vytváření spolenectví. Optikou ANT jsem se tak snažila mnohdy esencionalizovaný pohled cykloadvokátů problematizovat a přinést tak do cykloaktivistické kritické teorie nové pohledy a možná i inspirace.

Cílem mé práce bylo zachytit utváření městské cyklistiky v Praze s důrazem na různorodé aktéry, kteří při tomto utváření hrají důležitou roli – cyklisty, cykoadvokáty, řidiče aut a nespočetné materiality – od infrastruktury v podobě silnic a cyklostezek, přes dopravní značení, až po materiality typu stojanů na kola, helem nebo samotných kol. Soustředila jsem proto na popis situací, ve kterých je kritická teorie součástí aktérské strategie cykloadvokátů a jak tuto strategii cykloadvokacie využívá při pořádání akcí ve veřejném prostoru. Zároveň jsem se snažila poukázat na limity tohoto přístupu z pohledu ANT a odhalovala jsem tak specifika utváření aktérského prostoru a času cyklistů, která problematizují předpoklad cykoadvokacie, že jízda na kole je nezávislá a bezprostřední. Já naopak ukazuji, jaké vazby a spolenectví cyklista při svých cestách využívá (s infrastrukturou, mapami, GPS navigací, mobilními telefony a aplikacemi nebo samotnou technologií kola), což mu pomáhá překonávat nastavované překážky. Propojování těla s dalšími materialitami bývá cykloadvokací také opomíjeno, jelikož mnohdy popisuje tělo cyklisty jako zcela autonomní. ANT si naopak v souvislosti s tělesností všímá vytváření vzájemných vazeb – například při disciplinaci těla při jízdě na kole, kdy se tělo přizpůsobuje do jisté míry technologii a snaží se o co nejhladší splynutí pro zvýšení efektivity jízdy.

Kolo je tak součástí mé práce jako výzkumník a zároveň zkoumaný. Skrze vlastní praxi jízdy na kole jsem se pokoušela probídat město ze sedla kola a všimnout si tak

specifik tohoto pohybu i nutnosti navazování určitých spojení. Politika inspirovaná ANT by mohla do budoucna cykloadvokacii přispět detailnějším pohledem na provázanost cyklistů s jejich okolím, věnovat se blíže jejich tělesnosti a emočnímu prožívání, klást důraz na roli materialit při utváření těchto vztahů a poskytovat tak silnější argumentaci pro prosazování pro-cyklistických opatření například v podobě oddělených cyklostezek, cyklopruhů, systému sdílených kol atd.

Na počátku výzkumu jsem stála před starým porouchaným kolem na workshoppu Rekol – ta stará známá technologie, kterou jsem znala od malička, pro mě najednou představovala něco nesamozřejmého. Mým úkolem bylo ověřit, které části fungují a které by bylo třeba opravit, ale nedokázala jsem se rozhodnout do ní zasáhnout a nevěděla kde začít. Uvědomila jsem si, jak tato do té doby samozřejmá věc jako je kolo, pro mě najednou představovala *black box*, tajemnou černou schránku – znala jsem její zevnějšek, uměla ji použít, ale netušila jsem, co se skrývá uvnitř. Až při opravách jsem měla díky servismanům Rekol možnost nahlédnout dovnitř této technologie a postupně odhalovat spojení jejích částí. A podobně jako na kolo jsem pohlížela i na ostatní aktéry městské cyklistiky – přistupovala jsem k nim s nesamozřejmostí a snažila se odhalovat vztahy, které spolu vzájemně navazují.

6. Literatura a zdroje

Akrich, Madeleine. 1992. „The De-scription of Technical Objects”. In Wiebe Bijker, John Law (eds.). *Shaping Technology Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge: MIT Press, s. 205-224.

Aldred, Rachel. 2010. „On the Outside: Constructing Cycling Citizenship“. *Social & Cultural Geography* 11 (1): 35-52.

Augé, Marc. 1999. *Antropologie současných světů*. Praha: Atlantis.

Auto*Mat. 2014. *Vize pro mobilitu a veřejný prostor: Praha 2025*. Praha: Astroprint.

Baldassare, Mark. 1992. „Suburban Communities“. *Annual Review of Sociology* (18): 475-494.

Black, Daniel. 2013. „Where Bodies End and Artefacts Begin: Tools, Machines and Interfaces“. *Body & Society*: 1-13.

Buchli, Victor. 2002. *The Material Culture Reader*. Oxford: Berg Publishers.

Callon, Michel. 1987. „Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analysis“. In Wiebe Bijker et al. (eds.). *The Social Construction of Technical Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. London: MIT Press, s. 83-103.

Camarena, Adriana. 2012. „The Blind Spot: Subcultural Exclusivity in Critical Mass“. In Chris Carlsson, LisaRuth Elliot, Adriana Camarena (eds.). *Shift Happens. Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books, s. 117-126.

Carlsson, Chris. 2012. „Ruminations of An Accidental Diplomat“. In Chris Carlsson, LisaRuth Elliot, Adriana Camarena (eds.). *Shift Happens. Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books, s. 9-17.

Copenhagenize Design Company. 2013. „Closing Streets to Car – for Good“ [online]. *Copenhagenize.com* 12.3. 2013 [cit. 11. 6. 2015]. Dostupné z <<http://www.copenhagenize.com/2013/03/closing-streets-to-cars-for-good.html>>.

Cupples, Julie; Ridley, Elisabeth. 2008. „Towards a Heterogeneous Environmental Responsibility: Sustainability and Cycling Fundamentalism“. *Area* 40 (2): 254-264.

Časopis Velo. „Beru ohled! A ty?“ [online]. *iVelo.cz* [cit. 3. 6. 2015]. Dostupné z <<http://www.ivelocz/casopis/beru-ohled-a-ty/>>.

Della Porta, Donatella; Diani, Mario. 2006. *Social Movements: an Introduction*. Oxford: Blackwell Publishing.

Děti země. „Pomozme cyklistice v Praze“ [online]. *Detizeme.cz* [cit. 6. 5. 2015]. Dostupné z <<http://www.detizeme.cz/kampani.html?als%5BKID%5D=ed20da9aa1bd661443d70d1f4aa75f9e>>.

Do práce na kole. „Podpořte lepší život ve Vašem městě“ [online]. *Dopracenakole.net* [cit. 22. 5. 2015]. Dostupné z <<http://www.dopracenakole.net/10586/podporte-lepsi-zivot-ve-vasem-meste>>.

Fincham, Ben. 2006. „Bicycle messengers and the Road to Freedom“. In S. Bohm et al. (eds.). *Against Automobility*. Oxford: Blackwell Publishing.

Foucault, Michel. 1984. „Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias“. *Architecture, Mouvement, Continuité* 5: 46-49.

Gellner, Ernest. 1993. *Národy a nacionalismus*. Praha: Hříbal.

Graeber, David. 2009. *Direct Action: An Ethnography*. Oakland: AK Press.

Green, Judith. Steinbach, Rebecca. Datta, Jessica. 2012. „The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London“. *Sociology* 46 (2): 272-289.

Haraway, Donna. 1991. „A Cyborg Manifesto: Science, Technology, and Socialist Feminism in the Late Twentieth Century“. In *Simians, Cyborgs and Women: The Reinvention of Nature*. New York: Routledge, s. 149-181.

Harvey, David. 1989. *The condition of postmodernity*. Oxford: Blackwell Publishing.

Harvey, David. 2008. „The Right to the City“. *New Left Review* 53: 23-40.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR Praha). 2014. „Cesty lidí a zboží“. In IPR Praha (ed.). *Metropolitní plán hlavního města Prahy*. Praha: IPR Praha.

Irving, Andrew. 2004. „Cities: an Anthropological Perspective“. *Anthropology Matters Journal* 6 (1): 1-4.

Jandourek, Jan. 2003. *Úvod do sociologie*. Praha: Portál.

Klub pražských cyklistů. 2015. „Etický kodex cyklisty“ [online]. *Klubcyklistu.cz* 2015 [cit. 10. 4. 2015]. Dostupné z <<http://www.klubcyklistu.cz/eticky-kodex-cyklisty/>>.

- Krøijer, Stine. 2010. „Figurations of the Future. On the Form and Temporality of Protests among Left Radical Activists in Europe“. *Social Analysis* 54 (3): 139-152.
- Křivohlávek, Michal. 2012. *Vnímání městského prostoru každodenních cest*. Nepublikovaná disertační práce. Praha: Ústav etnologie FF UK.
- Křížová, Ludmila. 2012. „Kolu je třeba věnovat více prostoru“. *Veřejná správa* 19: 12-13.
- Latour, Bruno. 1988. *The Pasteurization of France*. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 1991. „Technology is Society Made Durable“. In John Law (ed.). *A Sociology of Monsters: Essays on Power, Technology and Domination*. London: Routledge, s. 103–131.
- Latour, Bruno. 1996. *Aramis, or the Love of Technology*. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 1999. *Pandora's Hope. Essays on the Reality of Science Studies*. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Latour, Bruno. 2003. *Nikdy sme neboli moderní: esej o symetrickej antropologii*. Bratislava: Kalligram.
- Latour, Bruno. 2005. *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford: Oxford University Press.
- Latour, Bruno. 2008. „Where are the Missing Masses? Sociology of a Few Mundane Artifacts“. In Deborah G. Johnson, Jameson M. Wetmore (eds.). *Technology and Society: Building our Sociotechnical Future*. Cambridge: MIT Press, s. 151-180
- Law, John. 2010. „Materials of STS“. In Mary C. Beaudry, Dan Hicks (eds.) *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*. Oxford: Oxford University Press.
- Law, John. Moser, Ingun. 1998. „Přechody snadné, přechody nesnadné. O heterogenní ekonomii subjektivity“. *Biograf* 15-16: 5-28.
- Lefebvre, Henri. 1996. „The Right to the City“. In Eleonore Kofman, Elizabeth Lebas (eds.). *Writings on Cities*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Lévi – Strauss, Claude. 1996. *Myšlení přírodních národů*. Liberec: Dauphin.
- Libman, Daniel S. 2012. „We ARE Traffic“. In Chris Carlsson, LisaRuth Elliot, Adriana Camarena (eds.). *Shift Happens. Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books, s. 37-39.

Lorenzi, Elisabeth. 2012. „Alegría Entre Tus Piernas: To Conquer Madrid's Streets“. In Chris Carlsson, LisaRuth Elliot, Adriana Camarena (eds.). *Shift Happens. Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books, s. 59-69.

Lowe, Celia. 2010. „Viral Clouds: Becoming H5N1 in Indonesia“. *Cultural Anthropology* 25 (4): 625-649.

Magistrát hlavního města Prahy. 2012. „Přehled akcí pod záštitou primátora v roce 2013“ [online]. *Praha.eu* 22.4. 2012 [cit. 20. 4. 2015]. Dostupné z <http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/primator_a_volene_organy/primator_OLD/akce_pod_zastitou_primatora/rok_2013.html>.

Mach, Martin. 2015. „Pražská cyklojízda přilákala tisíce lidí na průjezd tunelem Blanka“ [online]. *Ekolist* 17.4. 2015 [cit. 31. 5. 2015]. Dostupné z <<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/prazska-cyklojizda-prilakala-tisice-lidi-na-prujezd-tunelem-blanka>>.

Mitchell, Don. 2003. *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space*. New York: The Guilford Press.

Murdoch, Jonathan. 1998. „The Spaces of Actor-Network Theory“. *Geoforum* 29 (4): 357-374.

Nelson, George. 1967. „Obsolescence“. *Perspecta* 11: 170-176.

Pixová, Michaela. 2011. „Noční prostor očima geografie“. *Geografické rozhledy* 21 (2): 16-17.

Pixová, Michaela. 2012. *Boj o právo na město: Alternativní prostory v post-socialistické Praze*. Nepublikovaná disertační práce. Praha: Přírodovědecká fakulta UK.

Plyushteva, Anna. 2005-2009. „The Right to The City and The Struggles over Public Citizenship: Exploring the Links“. *The Urban Reinventors Online Journal* 3 (9): 1-17.

Purcell, Mark. 2002. „Excavating Lefebvre: The Right to the City and Its Urban Politics of the Inhabitant“. *Geojournal* 58: 99-108.

Reboredo, Carlos Diz. Vázquez, Moncho. 2012. „San Francisco in A Coruña: Masa Crítica as a Prototype od Global Action“. In Chris Carlsson, LisaRuth Elliot, Adriana Camarena (eds.). *Shift Happens. Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books, s. 101-115.

Rozšafná, Michaela. 2015. „Na cyklisty se sype kritika. Praha z cyklojízdy vyrůstá, přiznává i pořadatel“ [online]. *Lidovky.cz* 18.4. 2015 [cit. 31. 5. 2015]. Dostupné z <http://www.lidovky.cz/na-cyklisty-se-sype-kritika-praha-z-cyklojizd-vyrusta-priznava-i-poradatel-16y-/zpravy-domov.aspx?c=A150418_152102_In_domov_rof>.

Rusý, Pavel. 2012. *Cyklistická doprava v Praze*. Praha: Institut pro výzkum trhu GfK Czech, s.r.o.

Ředitelství silnic a dálnic ČR. 2012. „Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa“ [online]. *Rsd.cz* 2012 [cit. 5. 4. 2015]. Dostupné z <<http://www.rsd.cz/udrzba-komunikaci/rozdeleni-komunikaci-a-sprava>>.

Sheller, Mimi; Urry, John. 2000. „The City and the Car“. *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (4): 737-757.

Strategický plán hlavního města Prahy. 2009. Magistrát hlavního města Prahy.

Strnad, Zdeněk. 2013. „Smetanovo nábřeží bez aut? Ptejte se Víta Masareho z iniciativy Auto*Mat“ [online]. *Reflex.cz* 13.3. 2013. [cit. 5. 4. 2015]. Dostupné z <<http://www.reflex.cz/clanek/zajimavosti/49839/smetanovo-nabrezi-bez-aut-ptejte-se-vita-masareho-z-iniciativy-auto-mat.html>>.

Trachtová, Zdeňka. 2013. „Cyklistů ve městech přibývá. Brzdí je však strach, předsudky i zákony“ [online]. *idnes.cz* 18.9. 2013 [cit. 23. 5. 2015]. Dostupné z <http://zpravy.idnes.cz/dopravni-cyklistika-v-ceskych-mestech-dh0-/domaci.aspx?c=A130917_180450_domaci_zt>.

UNESCO. 2004. *World Charter for the Right to the City*. [cit. 7. 5. 2015]. Dostupné z <http://www.google.cz/url?url=http://portal.unesco.org/shs/en/files/8218/112653091412005_-_World_Charter_Right_to_City_May_051.doc/2005%2B-%2BWorld%2BCharter%2BRight%2Bto%2BCity%2BMay%2B051.doc&rct=j&q=&esrc=s&sa=U&ei=blKJVaz2D4Ku7Aa-6bmABQ&ved=0CBQQFjAA&sig2=S9vc9VRp1TA6bdYZYvaQmA&usg=AFQjCNFTOR05TbotB3Q23_gKIsZvnAV49g>.

UNESCO. 2005. *Discussion Paper: Urban Policies and the Right to the City*. [cit. 9. 4. 2015]. Dostupné z <<http://www.hic-mena.org/documents/UN%20Habitat%20discussion.pdf>>.

Van Oost, Ellen; Verhaegh, Stefan; Oudshoorn, Nelly. 2009. „From Innovation Community to Community Innovation: User-initiated Innovation in Wireless Leiden“. *Science Technology Human Values* 34 (2): 182–205.

Von Hippel, Eric. 2006. *Democratizing Innovation*. Cambridge: MIT Press.

Vránková, Karolína. 2013. „Opraváři všech zemí, spojte se“. *Respekt* XXIV (18-19): 65-67.

Wacquant, Loïc. 2004. *Body nad Soul: Ethnographic Notebooks of an Apprentice Boxer*. New York: Oxford University Press.

Wacquant, Loïc. 2011. „Habitus as Topic and Tool: Reflections on Becoming a Prizefighter“. *Qualitative Research in Psychology* 8: 81-92.

Wickham, James. „Public Transport systems: the Sinews of European Urban Citizenship?“. *European Societies* 8 (1): 3-26.

Winner, Langdon. 1986. „Do Artefacts Have Politics?“. In *The Whale and the Reactor: a Search for Limits in an Age of High Technology*. Chicago: University of Chicago Press, s. 19-39.

Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu na pozemních komunikacích

Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech

Internetové stránky:

www.auto-mat.cz, Automat. [cit. 15. 4. 2014].

www.prahounakole.cz, Prahou na kole. [cit. 15. 4. 2014].

www.ozvucnadeska.cz, Metropolitní ozvučná deska. [cit. 12. 3. 2015].

www.blog.cyklistesobe.cz, Cyklisté sobě. [cit. 20. 4. 2015].

www.bajkazyl.cz, Bajkazyl. [cit. 20. 4. 2015].

www.rekola.cz, Rekola [cit. 20. 4. 2015].

www.praguewatch, PragueWatch [cit. 20. 4. 2015].

www.dopracenakole, Automat [cit. 30. 5. 2015].

www.iprpraha.cz, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy [cit. 15. 5. 2015].