

cích, v projevech politiků nebo ve filmu. Nebo by se autoři mohli zaměřit na detailnější kvalitativní i kvantitativní výzkum názorů obyvatel o našich místech paměti. V těchto oblastech už byly publikovány významné příspěvky a dialog empirických sociologů s historiky v oblasti memory studies by mohl být zajímavý.

Stanislav Holubec

Markéta Braun Kohlová: *Cesty městem*

Praha, Sociologické nakladatelství (SLON) 2012, 283 s.

Banální téma – takto v úvodu své publikace autorka označuje problematiku každodenního cestování obyvatel měst a městských aglomerací za prací, za nákupy, za kulturou a dalšími cíli či potřebami. Že se však jedná o všechno jiné, jen ne téma banální, poté prokazuje na každé stránce své knihy.

Vědecká studie *Cesty městem* představuje průřezovou výzkumnou práci, syntézu přístupů sociologicko-psychologického a technicko-ekonomického, zaměřenou na odhalení příčin a způsobů každodenního cestování obyvatel měst a příměstských zón.

Aplikovaný interdisciplinární přístup je dobře patrný již v první kapitole, zaměřené na rozhodování o použitém dopravním prostředku. Za základní činitel při uvedeném rozhodování považuje autorka racionalitu, kde obsah pojmu „racionalita“ charakterizuje následujícími významy: uváženost, plánovanost, volba mezi různými alternativami, rozumnost, logičnost a předpověditelnost.

Pro výběr druhu dopravy je přitom klíčová volba mezi alternativami, jelikož z místa A do místa B se v daném okamžiku můžeme dopravovat vždy jen jedním prostředkem (nelze sedět současně v osobním automobilu a metru, v příměstském vlaku a autobusu apod.), a naše rozhodování je

tedy v té souvislosti vždy volbou mezi alternativními náklady (peníze, čas, osobní pohodlí atd.) jednotlivých druhů dopravy.

V kapitole II autorka v jakémsi historickém ohlédnutí ukazuje na příkladu Prahy, jak se vyvíjela struktura hlavního města v posledním půlstoletí se zvláštním zřetelům na období po roce 1989. Klade si otázku po vzájemné příčinné provázanosti proměn městského prostoru a forem dopravní obslužnosti a dochází k závěru, že vývoj městské struktury je zpětnovazebně ovlivňován dostupnou dopravní obslužností jednotlivých míst. Zajímavou skutečností, doloženou výzkumy realizovanými na západ od našich hranic, přitom je, že průměrná denní doba cestování zůstává dlouhodobě (již po mnoho desetiletí) víceméně konstantní, avšak v závislosti na zdokonalujících se dopravních systémech (dálnice, mimoúrovňová křížení komunikací ve městech, podzemní doprava apod.) se neustále prodlužují dojezdové vzdálenosti, a to jak do zaměstnání, tak za nákupy a zábavou. Zkvalitňování dopravní sítě a vývoj dopravních prostředků umožnil mj. rozvoj fenoménu tzv. suburbanizace, která se v posledních dvaceti letech významnou měrou projevuje i v okolí českých měst.

Rozvoji suburbanizace, a to jak suburbanizace rezidenční (bydlení), tak suburbanizace komerční a technologické (obchodní a logistická centra, případně průmyslové zóny), věnuje autorka značnou pozornost, poněvadž tento jev je těsně spjat s dalším významným jevem současné doby, kterým je masivní nárůst individuální automobilové dopravy.

V kapitole III je prezentován model jednání založený na tzv. náhodném užítku. Právě zde je nejvíce patrný výše zmíněný interdisciplinární přístup, protože ačkoliv autorka svou studii pojímá primárně sociologicky, nemůže v ní abstrahovat od ekonomických kategorií, představujících základní pilíř výkladu chování člověka jako spotřebitele. V daném případě se jedná o ekonomické pojmy „potřeba“ a „užitek“, což

v kontextu celé výzkumné práce znamená užitek plynoucí z polohy bydliště rezidentů a z toho vyplývající dopravní potřeby, jejichž vnímaná užitečnost je analyzována v dalších kapitolách.

Těžiště celé knihy představují kapitoly IV a V, ve kterých M. Braun Kohlová prezentuje výsledky svého výzkumného šetření. Čtvrtá kapitola, popisující kvantitativní výzkum, je věnována analýze determinant volby dopravního prostředku. Na základě uvažovaných proměnných (místo bydliště, pohlaví, věk, vzdělání a ekonomická aktivita) autorka definuje devět hypotéz sdružených do čtyř skupin (dopravní alternativy, prostorová struktura, sociální struktura a životní styl), jejichž platnost poté ověřuje na výběrovém vzorku 1723 respondentů. Dotazování, jehož základním cílem bylo získat odpověď na otázku „Čím lze u dospělých rezidentů českých městských aglomerací vysvětlit volbu dopravního prostředku u pravidelných cest?“ (s. 162), bylo provedeno tradiční metodou osobních rozhovorů za pomoci tištěných dotazníků. Obdržené výsledky jsou nesporně zajímavé. Některé závěry, jako např. závislost na neovlivnitelných dopravních omezeních nebo vliv faktoru času a finanční nákladnosti, jsou logicky očekávané. Naproti tomu u jiných závěrů se jedná o nesporně překvapující zjištění. Jedním z nich je ekonomicky nevysvětlitelná, nicméně statisticky signifikantní preference osobního automobilu a jízdního kola k pravidelným jízdám u mužů. M. B. Kohlová se při komentování této skutečnosti omezuje na domněnku, podle níž „mužům řízení auta a cesta na kole přináší něco, co většina žen neocení... Muži více než ženy preferují autonomii, prožitky euforie, demonstraci síly či výkonu, které jsou typické pro řízení či cyklistiku.“ (s. 165)

Je to sice možné, ale není to objektivně doložené pravdivé tvrzení. Fakt, že při interpretaci výstupů kvantitativního výzkumu zpravidla není možné provádět věcné soudy o motivacích účastníků šetření, je

totiž hlavní slabinou takto pojatých výzkumů. Analýza statistických dat poskytuje dostatečně vypovídající závěry o procentuálním rozložení sledovaných aktivit respondentů, na druhé straně však získané číselné indikátory neumožňují odhalit skutečné příčiny chování, resp. rozhodování jednotlivých dotazovaných skupin. Z toho důvodu autorka svůj kvantitativní výzkum zcela správně doplnila též o výzkum kvalitativní, zaměřený na odhalení preferencí při volbě bydliště a návazně pak používaného dopravního prostředku.

S výstupy tohoto výzkumu nás seznamuje pátá kapitola. Z hlediska dosažených závěrů je ovšem diskutabilní nekompatibilita vzorku respondentů oproti kvantitativnímu výzkumu z kapitoly IV. Zkoumaným vzorkem totiž „byly pouze osoby, které změnily v průběhu předcházejících dvou let své bydliště“ (s. 167). M. B. Kohlová se tak vědomě dopouští jistého výběrového zkreslení.

Nehledě na tuto skutečnost se autorce podařilo na základě osobních rozhovorů identifikovat čtyři typy osob. Nejpočetnějším typem jsou podle očekávání rezidenti, pro něž byla při stěhování dopravní obslužnost místa jejich nového bydliště důležitá, bydlí proto v blízkosti svých pravidelných cílů a pro své cesty důsledně využívají hromadnou dopravu, jezdí na kole anebo chodí pěšky. Mnohem méně početné jsou další dva typy bydlící daleko od pravidelně navštěvované lokality (tj. zaměstnání apod.). Oba tyto typy používají osobní automobil; typ 2 záměrně (auto jako absolutní preference), typ 3 vynuceně kvůli tomu, že vyhovující veřejná doprava se v novém bydlišti nevyskytuje. Z hypotetického čtvrtého typu (lidé, kteří to mají do pravidelného cíle blízko s dobrou obslužností veřejnou dopravou, ale přesto jezdí autem) autorka ve svém vzorku nenašla ani jednoho respondenta.

Kapitola VI je jakýmsi návratem k pojmu „racionalita“, představenému v kapitole I, ovšem s tím, že na základě výsledků

obou empirických šetření je tento pojem revidován a nově klasifikován.

V závěrečné kapitole a též i v epilogu své knihy se autorka zamýšlí nad budoucností českých měst v souvislosti s rostoucím objemem individuální dopravy a nad možnostmi účinné regulace tohoto jevu. Kladně je nutno hodnotit obavy Markéty Braun Kohlové z dalšího nárůstu individuální dopravy pod vlivem nekontrolované hypertrofie suburbánních zón. Bohužel, i sama autorka ve svém výhledu do budoucna připouští, že přinejmenším blízká budoucnost bude nejspíše charakteristická pokračováním dosavadních trendů, a i když se snaží volat po nápravě, můžeme tak nejspíš zařadit do oblasti zbožných přání slova z epilogu *Cest městem*: „Doufejme, že se takové politiky ... dočkáme ... dříve, než ... budou náklady na případné obnovení historické městské struktury a jí odpovídajícího životního stylu příliš vysoké.“ (s. 240)

Jiří Dobrylovský

Marek Jakoubek: *Vojvodovo: historie, obyvatelstvo, migrace*

Brno, Centrum pro studium demokracie a kultury 2012, 199 s.

Doposud poslední ze série „vojvodologických“ monografií Marka Jakoubka má prezentovat „jiný pohled“ (s. 6) na tuto obec, ležící na severozápadě Bulharska, i na její (zejména bývalé) obyvatele. Budiž hned na úvod a bez obalu řečeno, že graficky a formálně pěkně připravená (jak je v nakladatelství CDK obvyklé) kniha, či spíše „kniha“ bohužel vzbuzuje řadu otázek věcných, metodických, formálních, ba dokonce etických, než aby přinášela něco zásadně nového, jiného, či dokonce průlomového. Text je totiž již třetí částí série sborníkového charakteru, ve které Marek Jakoubek shrnuje a občas i recykluje své povětšinou již publikované studie (M. Jakoubek: *Vojvodovo – etnologie krajanské obce v Bulharsku*.

Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury 2010; M. Jakoubek: *Vojvodovo – Kus česko-bulharské historie. Tentokrát převážně očima jeho obyvatel*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury 2011). V tomto případě, stejně jako u sborníku vydaného v roce 2011, však navíc nejde o autorské texty, v nichž by byly kriticky prezentovány a interpretovány výsledky Jakoubkových terénních a archivních výzkumů, které jsou jinak co do rozsahu a kvality v naší sociokulturní antropologii příkladné a průkopnické. Čtenář totiž dostává do rukou jen stručné edice pamětnických zápisků, které netvoří žádný smysluplný celek. Ve svém souhrnu jsou jistě zajímavým důležitým pramenem k vojvodovské historii, obyvatelstvu a migracím, avšak pouze pramenem a ničím víc. Ve sborníku navíc, podobně jako v prvním svazku série (viz má recenze in: *Sociologický časopis / Czech Sociological Review* 2012, 48 (1): 163–166), opět postrádáme pro Jakoubka jinak typický kritický odstup vůči výpovědím informátorů i pramenů, což snad nejvíce vyniká v až absurdně adorační části předmluvy k edici zápisků P. Klepáčka (s. 107–112).

Náplň sborníku můžeme charakterizovat velmi stručně a jednoduše a vlastně bez výraznějších kritických výtek k většině stránkového rozsahu, který tvoří otištěné prameny. Za jejich obsah totiž, stejně jako editoři jakýchkoliv jiných edic, Marek Jakoubek vlastně nenese odpovědnost; pramen nemůže být kritizován za svůj obsah ani formu. Po stručném úvodu, o jehož vyznění bude ještě řeč, je ve sborníku totiž otištěno celkem 6 edic textů, jejichž autory jsou L. J. Stojanov, T. M. Stančev, R. D. Janeva, M. Hašková, P. Dobiáš, P. Klepáček, a dále edice materiálů vzešlých z výzkumů I. Heroldové. Jedná se jak o zápisky pořizované v nedávné i vzdálenější minulosti pro potřeby vlastní i rodinné paměti, tak o aktuální texty psané přímo za účelem prezentace a popularizace dějin Vojvodova. To se týká zejména stati Petra Klepáčka (s. 114–150), kterého lze jedno-