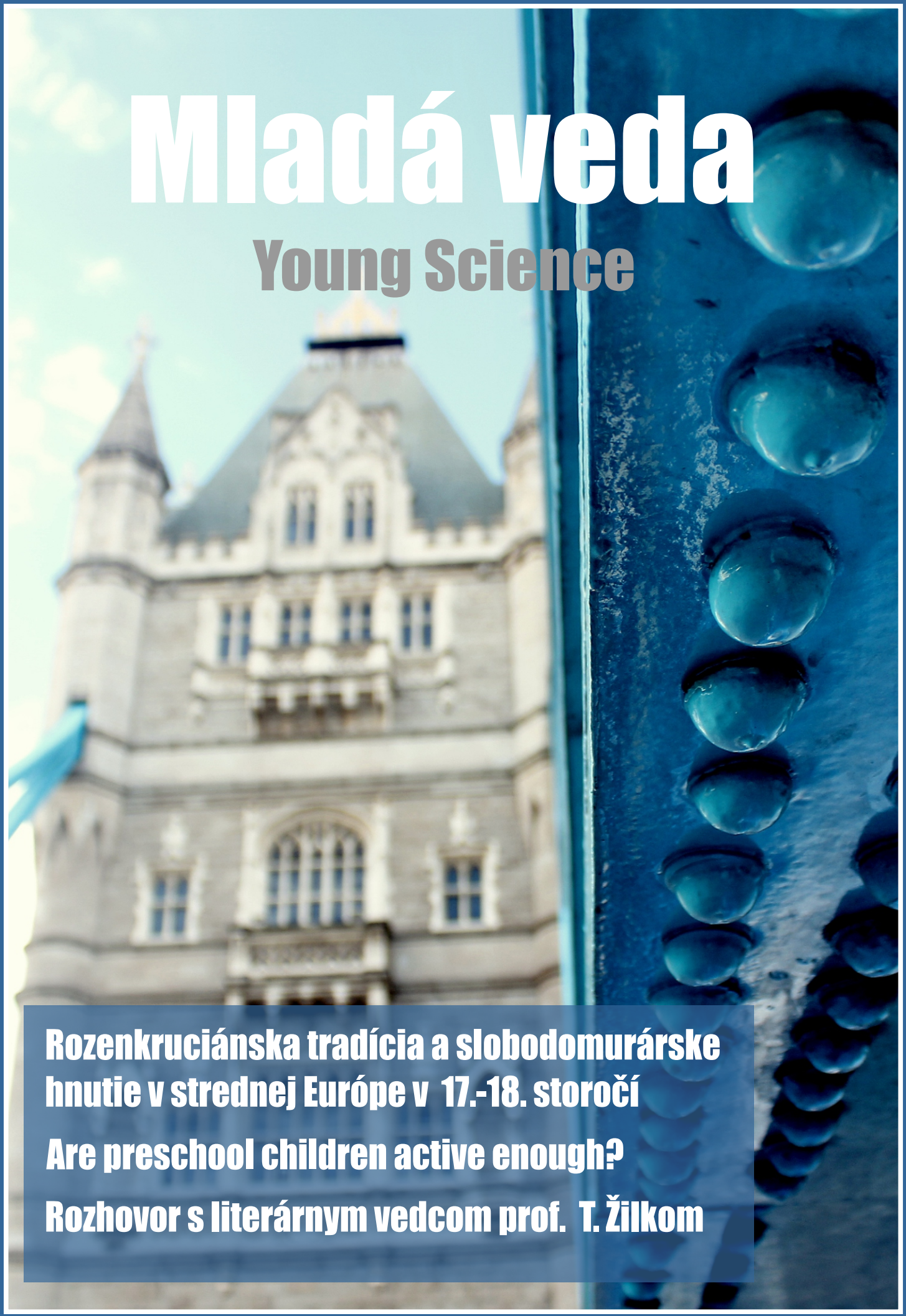
ISSN 1339-3189

Jún 2014

Mladá veda

Young Science



Rozenkruciánska tradícia a slobodomurárske hnutie v strednej Európe v 17.-18. storočí

Are preschool children active enough?

Rozhovor s literárnym vedcom prof. T. Žilkom

www.mladaveda.sk

Mladá veda
Young Science

MEDZINÁRODNÝ VEDECKÝ ČASOPIS MLADÁ VEDA / YOUNG SCIENCE

Jún 2014 (číslo 2)
Ročník druhý
ISSN 1339-3189
Kontakt: info@mladaveda.sk, tel.: +421 908 546 716, www.mladaveda.sk
Fotografia na obálke: Londýn 2013. © Branislav A. Švorc, foto.branisko.at

REDAKČNÁ RADA
doc. Ing. Peter Adamišin, PhD. (Katedra environmentálneho manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)
doc. Dr. Pavel Chromý, PhD. (Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova, Praha)
doc. PaedDr. Peter Čuka, PhD. (Katedra cestovního ruchu, Slezská univerzita v Opavě)
prof. Dr. Paul Robert Magocsi (Chair of UkrainianStudies, University of Toronto; Royal Society of Canada)
Ing. Lucia Mikušová, PhD. (Ústav biochémie, výživy a ochrany zdravia, Slovenská technická univerzita, Bratislava)
doc. Ing. Peter Skok, CSc. (Ekomos, s. r. o., Prešov)
prof. Ing. Róbert Štefko, Ph.D. (Katedra marketingu a medzinárodného obchodu, Prešovská univerzita, Prešov)
prof. PhDr. Peter Švorc, CSc., predseda (Inštitút histórie, Prešovská univerzita, Prešov)
doc. Ing. Petr Tománek, CSc. (Katedra veřejné ekonomiky, Vysoká škola báňská - Technická univerzita, Ostrava)

REDAKCIA
Mgr. Richard Nikischer (Sociologický ústav Akademie věd ČR, Praha)
Mgr. Branislav A. Švorc, PhD. šéfredaktor (Katedra turizmu a hotelového manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)
PhDr. Veronika Trstianska, PhD. (Ústav stredoeurópskych jazykov a kultúr FSŠ UKF, Nitra)
Mgr. Veronika Zuskáčová (Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno)

VYDAVATEĽ
Vydavateľstvo UNIVERSUM, spol. s r.o.
www.universum-eu.sk
Javorinská 26, 080 01 Prešov
Slovenská republika

© Mladá veda / Young Science. Akékoľvek šírenie a rozmnožovanie textu, fotografií, údajov a iných informácií je možné len s písomným povolením redakcie.

Mladá veda
Young Science
ISSN 1339-3189

Vol. 2 (1), pp. 128-139

AEROMOBILITA AKO ŽIVOTNÝ ŠTÝL A NOVÝ SOCIÁLNO-GEOGRAFICKÝ KONCEPT – POTENCIÁL MOBILITNÉHO PRÍSTUPU V DOPRAVNEJ GEOGRAFII

AEROMOBILITY AS LIFESTYLE AND A NEW CONCEPT IN HUMAN GEOGRAPHY – POTENTIAL OF THE MOBILITIES APPROACH IN TRANSPORT GEOGRAPHY

Veronika Zuskáčová[1]

Autorka pôsobí ako interná doktorandka na Geografickom ústave na Přírodovědeckej fakulte Masarykovej univerzity v Brne. Vo svojom dizertačnom projekte sa venuje spoločenským dopadom leteckej dopravy so zameraním na aeromobilitu ako súčasť životného štýlu členov tzv. frequent flyer programov v postkomunistických krajinách.

Author is a postgraduate student at the Departement of Geography, on Faculty of Science, Masaryk University in Brno. In her dissertation project she focuses on social impacts of aviation studying the aeromobility as a part of lifestyle among members of frequent flyer programs in post-communist countries.

Abstract

Increasing trend of individual mobility via air space and its impacts in society has led to a formulation of a new concept in social sciences followed by research of phenomenon called aeromobility. The aim of this paper is to briefly discuss up-to-now theoretical embedding of the concept from geographical point of view and to find the fundamental attributes pointing out what part of society can be specified as aeromobile. In addition to the existing approaches being based on aeromobility potential or/and the frequent actual movement of individuals via air space we argue that the essential defining element of an aeromobile population is the aspect of its choice and its identity as aeromobile. We therefore also focus on causes of mobile lifestyles and identities to be found within them. Moreover the mobilities approach, studying movement in its wide context and on individual level, is presented here as a new perspective way of research in transport geography stressing the need for behavioral and qualitative turn in the mostly structure-oriented transport research tradition in Central Europe.

Key words: aeromobility, identity, lifestyle, mobility, mobility turn, transport research

[1] Adresa pracoviska: Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta MU, Kotlářska 2, 611 37, Brno, Česká rep.
E-mail: veronika.zuskacova@mail.muni.cz

Abstrakt
Zvyšujúci sa trend individuálnej mobility obyvateľstva prostredníctvom leteckej dopravy a jej dopady v spoločnosti viedli k vytvoreniu nového konceptu v spoločenských vedách nasledovaného výskumom fenoménu zvaného aeromobilita. Zámerom tohto príspevku je stručne diskutovať súčasné teoretické ukotvenie tohto konceptu z geografického hľadiska a identifikovať podstatné atribúty určujúce, akú časť spoločnosti je možné označiť za aeromobilnú. Doplňujúc existujúce prístupy zameriavajúce sa aeromobilitný potenciál a/alebo intenzívny skutočný pohyb jedincov prostredníctvom leteckej dopravy, pokladáme za zásadný element definujúci aeromobilnú populáciu aspekt voľby a vlastnej identity ako aeromobilného subjektu. Pozornosť je teda rovnako venovaná príčinám a stimulom mobilných životných štýlov a v rámci nich špecifickým formám vzniknutej identity. Súčasne prezentujeme mobilitný prístup, skúmajúci pohyb v jeho kontexte a v individuálnej rovine, ako nový impulz pre súčasnú dopravnú geografiu, zdôrazňujúc najmä potrebu behaviorálneho a kvalitatívneho posunu v tradične prevažne štruktúrne orientovanom dopravno-geografickom výskume v stredoeurópskom prostredí.

Kľúčové slová: aeromobilita, dopravný výskum, identita, mobilita, mobilitný obrat, životný štýl

Úvod

„Yet aviation is much more than aircraft, or airports. It touches on geography, domestic and international politics, war, economic trends,“ … „and above all people.“
(Marc Dierikx 2008: viii)

„The modern era of „cheap“ flights has rapidly allowed a generation (well more accurately, a wealthy quotient within it) to become, some would say, „addicted“ to the hypermobility that aviation allows: a weekend break in Prague; weekly commutes across continents; long-distance relationships; second homes located close to regional airports.“
(The Guardian, 2013)

Od jediného pasažiera a trasy prekonávajúcej 33 kilometrov pri historicky prvom komerčnom lete v roku 1914 zaznamenala letecká doprava ohromný rozvoj, ktorého dynamika nemá podľa Bowena (2010) ekvivalent v žiadnom inom dopravnom móde. V súčasnosti je v prevádzke viac než 40 000 leteckých trás pokrývajúcich vyše 37 miliárd kilometrov a 3 miliardy pasažierov ročne (Tyler 2014, IATA 2013). Len nad samotnými Spojenými štátmi bolo v roku 2000 v každú dennú i nočnú dobu 360 tisíc pasažierov, čo je ekvivalentom mesta strednej veľkosti (Urry 2007). Letecká doprava od doby svojho vzniku zmenila spôsob fungovania sveta (Bowen 2010), respektíve umožnila dovtedajším procesom, javom a činnostiam prebiehajúcim pomocou pozemnej a vodnej dopravy dosiahnuť globálny a omnoho dynamickejší rozmer. Možnosť rýchleho, prístupného a cenovo relatívne výhodného

leteckého spojenia s miestami po celom svete zasiahla do každodenného života súčasnej spoločnosti podobne ako popisuje citát v úvode. Vytvorila sa teda akási aeromobilná generácia zvyknutá cestovať letecky a preferujúca letecké spojenie pred pozemnou dopravou, ba dokonca integrujúca leteckú mobilitu do svojho životného štýlu natoľko, že sa od nej v istom zmysle stala závislou (v prípade plnenia pracovných povinností, udržiavania sociálnych kontaktov, ale i oddychu a poznávania a i.). Zároveň sa aj pričinením dostupnej leteckej dopravy (ako i ďalších foriem mobility) zvýšila celková mobilita spoločnosti i jej pohľad na ňu (Urry 2007, 2009, Creswell 2006). Kým predindustriálna spoločnosť disponovala prevažne silným vzťahom k miestu, k pôde a teda k akýmsi vlastným koreňom, kde mobilita bola vnímaná väčšinou negatívne (Adey 2010b, Urry 2007), moderná a postmoderná spoločnosť má ako tvrdia Beck et al. (2003:17) zároveň „korene aj krídla“. Chápajúc samozrejme výrazne sociálne a regionálne disparity v súčasnom svete, je nepochybné, že takáto aeormobilná populácia v ňom prítomná je a jej podiel i postupne rastie.

Cieľom tohto príspevku je predstaviť aeromobilitu, tj. zjednodušene povedané mobilitu prostredníctvom leteckej dopravy, nielen ako integrálnu súčasť životného štýlu a identity rastúceho podielu súčasnej populácie prejavujúcu sa zmenami jej priestorového vnímania a správania, ale zároveň ako novovznikajúci koncept v súčasnej (nielen) dopravnej geografii. Základom nášho pohľadu nie je len orientácia na samotný pohyb obyvateľstva a jeho priestorové zákonitosti, ale predovšetkým na kontext tohto pohybu, teda na *mobilitu* ako pohyb v dôsledku subjektívnych i globálne podmienených príčin, individuálnych schopností a rozhodnutí ako i jeho dopady na formovanie individuálnych čí typizovaných priestorových predstáv a ďalšieho priestorového rozhodovania. Myšlienkovo tak príspevok vychádza z tzv. mobilitného obratu (Urry 2007), relatívne nového smeru v sociológii i geografii, odmietajúceho skúmanie reality ako statickej a zároveň obohacujúceho kvantitatívne analýzy pohybu obyvateľstva, tovaru a informácií o rozmer sociálny, nadväzujúc tak na humanistickú tradíciu stavajúcu práve človeka do centra pozornosti sociálnej geografie. Diskutované tak budú jednak samotné stimuly a prejavy mobilného či hypermobilného životného štýlu najmä v spojení s leteckou dopravou, následne budú predstavené existujúce prístupy k vymedzeniu a konceptualizácii aeromobility i návrh koncepcie pojmu v súvislosti s identitou jej aktérov, ako aj potenciál mobilitného prístupu pre súčasný nielen dopravno-geografický výskum.

Mobilný život – stimuly a identity

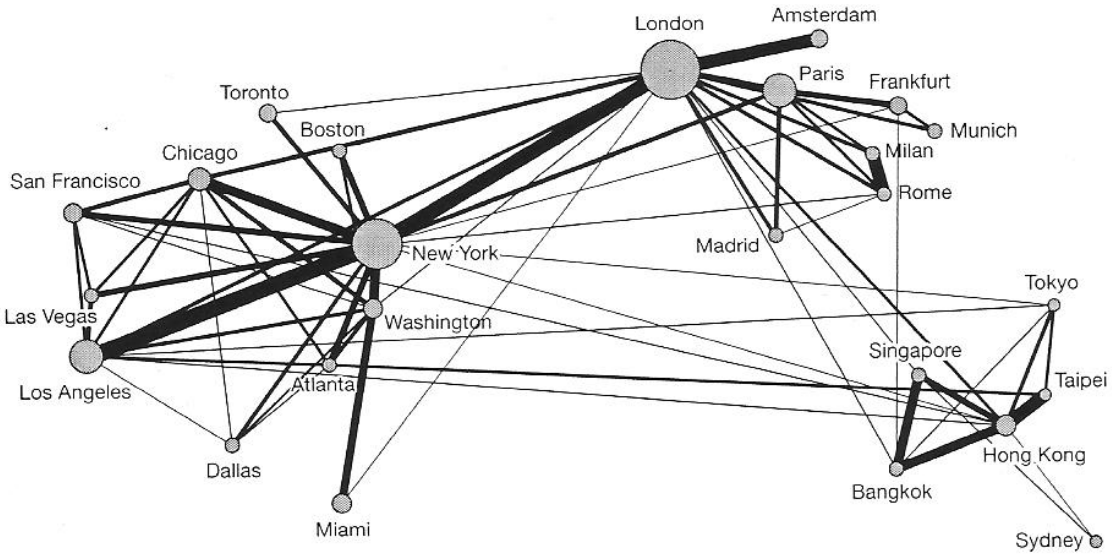
Skutočnosť, že svet a spoločnosť je v neustálom pohybe, je prítomná tak v bežnom ľudskom vedomí, rovnako ako je známa a vlastná (nielen) humánnej geografii prakticky od jej počiatkov. Stacionárny stav, či imobilita je popisovaná už Christallerom (1966 in Adey 2010b) ako fikcia a praktická nemožnosť, pričom pohyb je realita[2]. Každodenná skúsenosť človeka je a vždy bola tvorená mobilitou jeho vlastnou i mobilitou objektov a ľudí v jeho

2 Ľudská percepcia pohybu a sveta v pohybe je však podľa tvrdení napr. Bergsona (1950 in Adey 2010b), Christallera (1966 ibid.), či neskôr Massey (2005) značne limitovaná, s tendenciou tzv. snapshot – pohľadu, teda vnímania skrz sériu stacionárnych obrazov, k čomu napomáha aj prevažná reprezentácia reality stacionárnou formou (texty a obrazy).

okolí, a to nezávisle od doby, miesta či kultúry. Potreba mobility formovala a formuje spoločnosť a prostredníctvom nej i krajinu, nie však ako homogénny celok - prístup k mobilite popisuje Adey (2010b) i Urry (2007) historicky spočiatku ako výsadu, až neskôr ako právo, čo sa v podobných súvislostiach rovnako prejavuje vo výrazných regionálnych i sociálnych rozdieloch v mobilite súčasnej globálnej populácie. I keď často diskutovaný trend zvyšujúcej sa individuálnej mobility býva všeobecne predpokladaný a je i pomerne dobre štatisticky doložený[3], istá časť výskumov naopak ukazuje, že mobilita obyvateľstva úzko súvisí s jeho socioekonomickým statusom a u veľkej časti obyvateľstva (najmä u príjmovo slabších skupín) tak ostáva dlhodobo relatívne nezmenená (napr. Pooley et al. 2005 na príklade súčasnej britskej populácie). Čo však postupný rozvoj spoločnosti nepochybne priniesol je vznik nových foriem mobility, (viď Larsen et al. 2010 a ich rozlíšenie piatich druhov mobility – mobility fyzickej zahŕňajúcej pohyb ľudí a objektov, mobility imaginárnej prostredníctvom obrazov, mobility virtuálnej a mobility komunikatívnej pomocou listov, pohľadníc a i.), nových prostriedkov, aj ich relatívne širšia dostupnosť.

Moderná a post-moderná spoločnosť vďaka rôznym formám mobility, podobne ako ilustroval Simmel (1997) na príklade mosta a cesty ako hmotného výsledku pohybu, disponuje možnosťou vytvárať akési omnoho dlhšie „mosty“ a rýchle spojenia i medzi priestorovo značne rozptýlenými osobami (Larsen et al. 2010). Práve táto rýchlosť a prístupnosť spojenia umožnená novými technológiami a rozvojom dopravy výrazne mení organizáciu spoločnosti, kde jej *zapojenie* do rozsiahlych mobilitných sietí významovo prevyšuje či dokonca anihiluje (Marx in Harvey 1996) dôležitosť konkrétnej priestorovej lokalizácie. Spoločnosť ako celok teda má v súčasnosti vyšší potenciál mobility, avšak v závislosti od miery tzv. sieťového kapitálu (*network capital* – Urry 2007), tj. prístupu a pozície v takto charakterizovaných sieťach. Z tohto princípu vychádza napríklad i Witlox et al. (2009) pri identifikácií globálne významných centier, tzv. *world cities*, a to na základe kvality a intenzity ich vzájomného leteckého spojenia (obr. 1). V spojení s mobilitou i leteckou dopravou sa tak vytvára „nová“ stratifikácia globálnej spoločnosti, kde koexistujú vysoko mobilné, viac či menej priemerne mobilné a relatívne imobilné sociálne skupiny s odlišným vzťahom k priestoru, miestam i k mobilite samotnej.

3 viď napr. údaje o každoročne stúpajúcom podiele medzinárodných príchodov podľa Tourism Highlights vydávané Svetovou turistickou organizáciou i mnohé národné výskumy



Obr. 1 – World cities na základe intenzity leteckých tokov
Zdroj: Witlox, Vereecken a Derudder (2009:84, orig. fig. 4.1)

Ako sa menila mobilita spoločnosti, menil sa i jej pohľad na ňu. Sedentaristický prístup, pokladajúci mobilitu za nežiadúcu, za ťažko kontrolovateľnú a preto rozvracajúcu tradičnú fungujúcu spoločnosť so silným vzťahom k teritóriu, bol a je konfrontovaný s prístupom nomádskym, zdôrazňujúcim naopak význam pohybu, spojenia a zmeny i v zmysle nástroja dominancie a moci (viac k problematike i k pojmom sedentarizmus a nomadizmus viď napr. Urry 2007, Adey 2010b, Cresswell 2006). Na otázku teoretického prístupu k mobilite možno podobne nazerať i z pohľadu jej motivácie vedúcej následne k jej aktívnej realizácii. Čo je stimulom voľby mobilného života? Pri predpoklade silného spojenia človeka s miestom/miestami, ako konkrétnymi jedinečnými bodmi v priestore (Tuan 1977), kde sa odohráva jeho rodinný, osobný a pracovný život a s ktorými je spojená jeho identita, je tak presun medzi nimi možno logicky považovať za „stratu času“, spojenú s diskomfortom. Mulíček, Osman a Seidenglanz (2013) podobne diskutujú tranzitný charakter dopravy ako prostriedku nezriedka rutinizovaného až kognitívne nevedomého a predovšetkým efektívneho premiestňovania sa v sieti významných miest. I takáto schéma však paradoxne umožňuje vytvorenie mobilného životného štýlu, a to práve v prípade existencie väčšieho počtu dôležitých miest, či ako ich nazýva Larsen et al. (2010) miest lokalizácie „significant others“, kde mobilita vzniká z nutnosti a potreby udržiavať sociálne kontakty. Či už ide o študentov pendlujúcich medzi rodinou a prechodným bydliskom, rozptýlené rodiny stretávajúce sa pri rodinných udalostiach, či návštevy dobrých priateľov, prekonanie vzdialenosti je tu efektom, nie impulzom „vôle spájať sa“ (Simmel 1997).

Mobilita ako nevyhnutnosť, dokonca záťaž *(mobility burden* – Shove 2002 in Urry 2007), býva nezriedka spájaná s udržiavaním rodinného zázemia a pracovným životom, kde daná profesia mobilitu z rovnakého dôvodu vyžaduje. Lassen (2009) pri výskume pracovnej mobility zamestnancov medzinárodne pôsobiacich inštitúcií (Hewlett Packard a Aalborgskej univerzity) identifikoval u značného počtu respondentov snahu o obmedzovanie pracovných

ciest z rodinných dôvodov, zároveň však uvedomovanie si mobility ako podmienky kariérneho rastu, či vôbec udržania si určitej pracovnej pozície. Takíto ‚knowledge workers‘, či 'symbolic analysts' (Reich 1993 in Wickham a Vecchi 2010) pôsobiaci medzinárodne a nútení zúčastňovať sa osobne obchodných jednaní, konzultácií a konferencií predstavujú typický príklad mobilného až hypermobilného životného štýlu. V žiadnom prípade však nemožno hovoriť o homogénnej skupine. Skúmaním ich vzťahu k samotnej mobilite, možností voľby a otázok vlastnej identity došli Lassen (2009) i Wickham a Vecchi (2010) k podobným záverom – vyčlenili tri typy mobilných životných štýlov, z ktorých u prvých dvoch je patrná väčšia či menšia zakorenenosť, centralita mobility a identita nazvaná Urrym (2003) 'glokálna'. Kdežto u prvého typu prevažuje vzťah k lokálnemu zázemiu/zázemiam a mobilita je braná prevažne ako nutnosť (Wickham a Vecchi ich nazývajú *„commuters“*, Lassen zase píše o rodinnej stratégii), druhý typ tzv. objavovateľov (*„explorers“* – Wickham a Vecchi) je síce stále viazaný k zázemiu, avšak s vyššou mierou akejsi záľuby v samotnej mobilite.

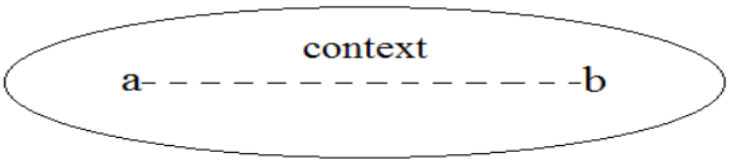
Na druhej strane analogicky k spomínanému nomadizmu možno pozorovať i decentralizované formy mobility, u ktorých predstava samotného pohybu a opakovaná zmena prostredia pôsobí ako stimul. Táto predstava býva tradične spojovaná s kočovným životom, ilustrovanom napr. Tuanom (1996) na príklade britských Rómov. Označenie nomád tak v sedentárnej spoločnosti získalo až pejoratívny význam, ako indivíduum, či skupina bez stálej rezidencie, bez zázemia, nekontrolovateľná a asociálna, teda nežiadúca (viac k príkladom spomínaných prístupov viď napr. Adey 2010b). Nomádsky životný štýl, v povedzme modernizovanej forme, však v súčasnej globalizovanej spoločnosti postupne získava spoločenské uznanie, dokonca prestíž. Mobilita vnímaná ako progres, ako príležitosť, ako proces formovania (Urry 2009) vplýva na voľbu životného štýlu najmä u mladšej generácie kariérne a medzinárodne orientovaných profesionálov (Baeverstock et al. 2010), či rôzne zameraných poznávateľov a cestovateľov. Podľa Lassena (2009) tu práve vysoký level mobility a internacionálnosť tvorí základ ich sebaponímania a identity ako akéhosi 'kozmopolitného turistu' (Baumann 2000)[4].

Aeromobilita a mobilita ako (nový) sociálno-geografický koncept

I keď je zvyšujúci sa trend individuálnej mobility vzdušným priestorom v súvislosti s pokračujúcou globalizáciou v modernej i post-modernej spoločnosti pomerne dlhodobo pozorovateľný, akademický záujem o štúdium jeho sociálnych príčin a dopadov podobne dlhú tradíciu nemá. Až s nástupom nového milénia možno konštatovať prvé snahy o teoretické uchopenie a empirický výskum fenoménu nazvaného aeromobilita (Adey 2010a, Urry 2007, Cresswell 2006, Bowen 2010, Cwerner et al. 2009, Beaverstock et al. 2010, v česko-slovenskom prostredí Zuskáčová 2013, Seidenglanz 2014), rôzne zameranie autorov však

4 S rozvojom nových foriem mobility - mobility virtuálnej a komunikatívnej, vyvstáva i otázka ich potenciálu nahradenia fyzickej prítomnosti, a to aj v zmysle možnosti vytvárania komunít nezávislých na geografickej proximite ich členov, či znova v spojení s otázkami formovania identity človeka ako takto mobilného subjektu. Navzdory substitučným hypotézam, predpokladajúcim elimináciu fyzického cestovania s rozvojom informačno-komunikačných technológií, výskumy najmä z oblasti pracovnej mobility dokladajú opačný efekt (viď napr. Salt 2010, Denstadli a Gripsrud 2009) nevyhnutnosti „face-to-face“ kontaktu ako základu budovania dôvery, výmeny senzitívnych informácií, vyjadrenia dôležitosti vzťahu i prostriedku udržania sa v povedomí kolegov (Lassen 2009).

spôsobuje aj značnú nejednotnosť ich prístupov. Aeromobilita ako koncept je chápaný viac-menej intuitívne (čo možno pripísať relatívnej zrozumiteľnosti pojmu analogického s už zaužívanou automobilitou[5]) a v súčasných prístupoch možno vysledovať až istú úrovňovosť chápania toho, čo samotná aeromobilita je, a to v závislosti od dôležitosti prisudzovanej jej základným atribútom – jej potenciálu a skutočnému pohybu (bližšie viď Zuskáčová 2013). Východiskom konceptu mobility, a teda i aeromobility ako jednej z jej foriem, je potreba nazerania na pohyb nielen v zmysle prekonávania vzdialenosti, ale predovšetkým skrz jeho význam pre spoločnosť a jednotlivca. Cresswell (2006) takto popisuje mobilitu práve ako pohyb obohatený o *význam*, pričom to, aký význam je určitému pohybu individuálne prisúdený, vyplýva z jeho kontextu a následnej interpretácie, môže sa teda od subjektu k subjektu značne líšiť. Schematicky znázorňuje Adey (2010b) rozdiel medzi pohybom a mobilitou ako presun z bodu A do bodu B – abstrahovanú mobilitu, teda pohyb – umiestnený ale v individuálne ohraničenom kontexte, čím vektor pohybu získava význam (obr. 2).

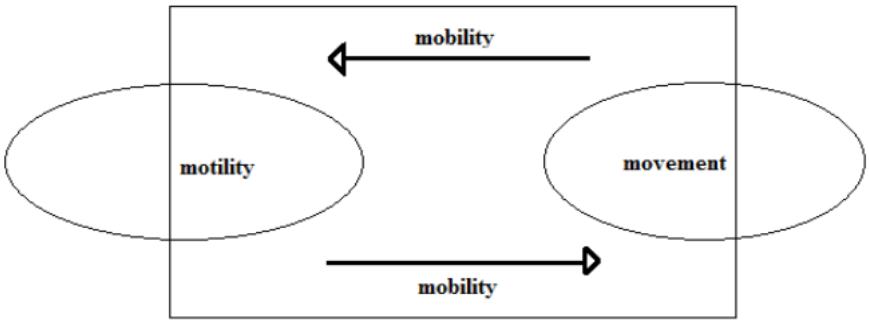


Obr. 2 – Mobilita v kontexte
Zdroj: Adey (2010b:37, orig. fig. 2.2)

Individualita kontextu sa zároveň odráža v individualite samotnej mobility, vysvetľuje tak aj rozdiely v mobilnom správaní jednotlivcov. Podľa Halla (2005) potencionálna mobilita ľudí je i keď nie úplne determinovaná, avšak značne ovplyvnená existenciou sociálno-priestorových štruktúr a ich limitov, teda určitej časopriestorovej prizmy, ktorej je jednotlivec súčasťou a ktorá býva definovaná jeho sociálnou vrstvou, identitou, príjmom a inými charakteristikami. Mobilitný potenciál, teda schopnosť človeka byť istým spôsobom mobilný, sa tak stáva podstatnou zložkou konceptu mobility a významným prvkom štúdia mobility v spoločnosti, kde pozornosť podľa Adeyho (2010b) nemá byť zameraná iba na mobilitu minulú a súčasnú, ale aj na otázky jej vzniku. Kaufmann (2002) práve v tejto súvislosti aplikuje do sociológie pôvodne biologický termín *motilita* (akási pohyblivosť), ktorú charakterizuje existenciou determinantov (fyzické predpoklady, úsilie, dostupnosť infraštruktúry, časové a priestorové bariéry, znalosť, oprávnenie a pod.) a ich následné vyhodnotenie a využitie aktérmi. Ako následne empiricky dokazuje, prítomnosť samotného potenciálu nezaručuje jeho pretavenie do reálneho pohybu, teda skutočnosť, že ľudia môžu cestovať rýchlejšie a na väčšie vzdialenosti neznamená, že sú nutne viac mobilní. Kladúc dôraz na prvok ľudského rozhodnutia, či akéhosi manažmentu v rámci možných mobilitných stratégií, pristupujú neskôr Canzler et al. (2008) k mobilite práve ako k procesu využitia mobilitného potenciálu, či širšie chápanej motility, v následný pohyb (viď schematicky na

5 Bližšie viď napr. Featherstone (2005), Urry (2007)

obr. 2). Takto schematicky vyjadrené poňatie vzťahu motility, mobility a pohybu však možno povedať v konečnom dôsledku spochybňuje samotnú podstatu mobility ako pohybu v kontexte, keďže určitú časť pohybu vyčleňuje paradoxne i mimo ňu (rovnako i určitú časť jej potenciálu). Domnievame sa naopak, že aj keď motilitu i pohyb možno skúmať osobitne, avšak stále ako integrálne súčasti komplexne chápanej mobility, či mobilitného systému, kde v centre pozornosti nevyhnutne ostáva samotný pohyb, ako i otázky jeho vzniku, prejavov a sociálnych i priestorových dopadov.



Obr. 2: Motilita, mobilita a pohyb
Zdroj: Canzler, Kaufmann a Kesselring (2008, prevzaté z Adey 2010b:102, orig. fig. 3.3)

Pri bližšom pohľade na súčasné teoretické prístupy k fenoménu aeromobility a zameranie empirických štúdií možno podľa našich úvah identifikovať akési tri úrovne chápania toho istého konceptu, vzájomne však na seba nadväzujúce. V prvom rade je to chápanie aeromobility ako systému a siete, ako všeobecnej schopnosti spoločnosti byť aeromobilná, teda ako akejsi jej *aeromobilnosti* (Zuskáčová 2013). Tu je zdôrazňovaný základný potenciál spoločnosti a jeho transformujúca povaha v zmysle vytvárania nového globálneho poriadku, vzájomná interakcia jednotlivých zložiek systému i previazanosť s ostatnými systémami. Reálny pohyb je vnímaný s istou samozrejmosťou ako prirodzená súčasť a dôsledok, ale i príčina dynamicky sa vyvíjajúceho systému (viď najmä Urry 2007, 2009). Užší a viac sociálne zameraný pohľad predstavuje *masová aeromobilita*, teda aeromobilita v zmysle jej dostupnosti všetkým a všade, jej relatívne všeobecnej rozšírenosti. Toto chápanie rovnako vychádza z potenciálu, či lepšie povedané z akejsi aeromotility v zmysle ekonomicko-sociálnej prístupnosti leteckej dopravy priestorovo[6] i cenovo, zároveň však vo vyššej miere reflektuje využitie tohto potenciálu a skutočnú účasť obyvateľstva pridaním rozmeru masovosti a istej miery bežnosti (viď napr. Adey et al. 2007, Cresswell 2006, Kesselring 2009, Seidenglanz 2014). Najužšie chápanie aeromobility sa objavuje v štúdiách vzťahu leteckej a pracovnej mobility (*business travel*), pri skúmaní hierarchizácie pasažierov a kinetických elít (napr. Gössling a Nilsson 2009, Wickham a Vecchi 2010). Aeromobilita je tu prezentovaná ako dôležitá súčasť životného štýlu, založená vyslovene na skutočnom pohybe a jeho intenzite u jednotlivcov. Takto braná aeromobilita (v najužšom slova zmysle) sa však týka len relatívne úzkej, až enormne pohyblivej skupiny ľudí a ako výstižnejšie označenie sa

6 Viď napr. Seidenglanz 2013 o zmenšovaní priestorového gradientu dostupnosti priameho spojenia s Londýnom v postkomunistických krajinách.

tu javí skôr *hyperaeromobilita* (Zuskáčová 2013). U súčasných prístupov charakterizujúcich aeromobilitu buď skrz jej stúpajúcu dôležitosť pre fungovanie spoločnosti a jej masovú rozšírenosť, či sústredením sa na intenzívny pohyb určitých skupín populácie tak možno analogicky k už viac rozvinutému konceptu mobility pozorovať príklon záujmu k potenciálu aeromobility na jednej strane alebo naopak k miere skutočného pohybu na strane druhej.

Zásadnou výskumnou otázkou však pre nás zostáva, koho je teda možné v spoločnosti považovať za aeromobilného. Stotožnenie aeromobility s vysoko mobilnými kinetickými elitami je síce opodstatnené a nepochybné, avšak zďaleka nepostačujúce. Na rádovo nižšej úrovni intenzity lietania a rýchlosti pohybu pasažierov v koridoroch (Lassen 2009) je totiž rovnako možné hovoriť o aeromobilite i keď povedzme v menšej miere. Podobne označovať za aeromobilnú celú spoločnosť resp. časť spoločnosti disponujúcu jej potenciálom tj. (predpokladaným) prístupom jednak k infraštruktúre, ako i ekonomickými, sociálnymi a individuálnymi predpokladmi využívania leteckej dopravy, je značne generalizujúce a – i odhliadnuc od spomínaných sociálnych nerovností vzhľadom k mobilite – ostáva nezohľadneným element voľby a individuálneho rozhodnutia pre aktívnu účasť či neúčasť jednotlivca na leteckej doprave. Vychádzajúc z princípov humanistickej geografie predstavuje v tomto smere orientácia na jednotlivca v spoločnosti a na jeho vzťah k leteckej doprave, a to buď ako k prostriedku sociálnej interakcie a osobnej realizácie, alebo naopak v odmietavom postoji k jej dopadom základný prvok identifikácie aeromobilného obyvateľstva. Podľa Deana a Whitakera (1982) trpí napríklad priemerne jeden zo šiestich dospelých Američanov úzkosťou či strachom z lietania vedúcich často k obmedzovaniu i úplnému vylúčeniu prepravy lietadlom. Dôvody odmietania leteckej dopravy možno dať podobne do súvisu so zvýšením bezpečnostných opatrení na letiskách (Bowen 2010) vnímaných pasažiermi nezriedka ako zásah do osobnej slobody a priestoru, s nedôverou vyplývajúcou z negatívnych zážitkov zraniteľnosti systému leteckej dopravy (tzv. vulnerability dopravných systémov) voči vonkajším vplyvom ako je počasie, ale i napríklad štrajky pracovníkov, chyby v softvérových systémoch spôsobujúcich zrušenie a meškanie letov, stratu batožiny a podobne, či so stúpajúcim znepokojením a nesúhlasom s výrazne negatívnymi environmentálnymi dopadmi leteckej dopravy a záujmom o vlastnú uhlíkovú stopu.[7]

Životný štýl považuje Salomon (1980 in Kipnis 2004) za primárny faktor vysvetľujúci ľudské správanie v jeho/jej rodine, práci, spotrebe a voľnom čase, a rovnaké tvrdenie možno rozvinúť i vo vzťahu k jeho/jej (aero)mobilite. Podľa Giddensa (1991) základným komponentom každodenných aktivít je *voľba*. Pluralita možných volieb charakteristická pre súčasný moderný život poskytujúci nespočetné množstvo alternatív, tak podľa Freudendal-Pedersen (2009) vedie k voľbe životného štýlu zahrňujúceho isté relatívne ustálené vzory správania, zvyky a orientácie, s ktorými sa jedinec identifikuje. Zároveň teda životný štýl zhmotňuje určité konkrétne naratívum sebaidentity (Giddens 1991). Pri otázke určenia aeromobility, či miery aeromobility u jednotlivcov i širšej spoločnosti je takto za určujúci prvok možné považovať práve voľbu a rozsah integrácie leteckej dopravy do životného štýlu, ako i vytvorenie aeromobilnej identity. Individuálne pohnútky prameniace práve z komplexne

7 Ako jeden z mnohých príkladov viď napr. činnosť britskej siete Plane Stupid (www.planestupid.com), či írskej Plane Mad (www.planemad.org)

vnímaného potenciálu a životného štýlu jedinca vedú ku konkrétnej realizácii (či naopak nerealizácii) pohybu prostredníctvom leteckej dopravy, a zároveň jeho životný štýl a identitu spätne formujú.

Záver

Spoločenská významnosť leteckej dopravy a jej vzrastajúca intenzita a dostupnosť začína budiť záujem o jej zachytenie v empirickom výskume i teoretických úvahách. Mimo ekonómie a manažmentu sa v posledných rokoch aj v sociálnych vedách, v súvislosti s novým paradigmatom mobilitného obratu, objavili snahy uchopiť podstatu tohto fenoménu prostredníctvom konceptu aeromobility. Samotná konceptualizácia aeromobility však nutne vyžaduje bližší pohľad i na prejavy rastúcej mobility v spoločnosti a zvlášť na zmenu mobilného chovania vyvolanú rozvojom leteckej dopravy. Spoločnosť ako taká bola vždy založená na mobilite a práve prístup k jej rôznym formám definoval a čoraz viac definuje ekonomicko-sociálnu či dokonca mocenskú pozíciu jednotlivca v zložitých sieťovo organizovaných spoločenských štruktúrach. Aeromobilita ako jedna z foriem mobility a zároveň spolu s automobilitou ako hegemón mobility v súčasnom svete (Adey 2010b in Seidenglanz 2014) rovnako zasluhuje nemalú pozornosť i v geografickom výskume. Jej priestorové a sociálne dopady, zmena zákonitostí pohybu osôb a materiálov v priestore, vnímanie časopriestoru, expanzia životného priestoru jedincov, vznik nových sociálnych fenoménov a konfliktov, nové usporiadanie spoločnosti, rozvoj regiónov v spojení s aeromotilitou, sú len jednými z príkladov možných aplikácií výskumu nielen v dopravnej geografii. Našou snahou tak bolo predstaviť aeromobilitu a mobilitu ako nový impluz pre (nielen) dopravnú geografiu, ktorá je predovšetkým v rámci českej a slovenskej proveniencie stále výrazne zameraná na kvantitatívne analýzy zákonitostí pohybu osôb a materiálov v priestore, avšak opomína akýsi „živý“ prvok, a to práve rolu aktíve a individuálne konajúceho človeka na pozadí týchto dopravných javov.

Tento článok odporúčal na publikovanie vo vedeckom časopise Mladá veda: Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Použitá literatúra

1. ADEY, P., 2010a. *Aerial life: spaces, mobilities, affects*. Oxford: Blackwell Publishers.
2. ADEY, P., 2010b. *Mobility*. London: Routledge.
3. ADEY, P., L. BUDD a P. HUBBARD, 2007. Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel. *Progress in Human Geography* 31 (6): 773 – 791.
4. BAEVERSTOCK, J. V., B. DERUDDER, J. FAULCONBRIDGE a F. WITLOX (eds.), 2010. *International business travel in the global economy.* Farnham: Ashgate.
5. BAEVERSTOCK, J. V. a J. FAULCONBRIDGE, 2010. ‘Official’ and ‘Unofficial’ Measurements of International Business Travel to and from the United Kingdom: Trends, Patterns and Limitations. In: BEAVERSTOCK, J. V., J. DERUDDER, J. FAULCONBRIDGE a F. WITLOX (eds.), *International Business Travel in the Global Economy.* Farnham: Ashgate, s. 85–102.
6. BAUMANN, Z., 2000. *Liquid Modernity.* Cambridge: Polity Press.

7. BECK, U., 2003. Rooted Cosmopolitanism: Emerging from a Rivalry of Distinction. In: BECK, U., N. SZNAIDER a R. WINTER (eds.), *Global America?: The Cultural Consequences of Globalization.* Liverpool: Liverpool University Press.
8. BOWEN, J., 2010. *The economic geography of air transportation: space, time, and the freedom of the sky.* London: Routledge.
9. CANZLER, W., V. KAUFMANN a S. KESSELRING (eds.), *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitan Perspective.* Aldershot: Ashgate.
10. CRESSWELL, T., 2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World.* London: Routledge.
11. CWERNER S., S. KESSELRING a J. URRY (eds.), 2009. *Aeromobilities*. London: Routledge.
12. DEAN, R. D. a K. M. WHITAKER, 1982. Fear of Flying: Impact on the U.S. Air Travel Industry. *Journal of Travel Research* 21 (1): 7 – 17.
13. DENSTADLI, J. M. a M. GRIPSRUD, 2010. Face-to-Face by Travel or Picture – The Relationship between Travelling and Video Communication in Business Settings. In: BEAVERSTOCK J. V., B. DERUDDER, J. FAULCONBRIDGE a F. WITLOX (eds.), *International Business Travel in the Global Economy*, Farnham: Ashgate. s. 217 – 237.
14. DERUDDER, B., N. VAN NUFFEL a F. WITLOX, 2009. Connecting the world: analyzing global city network through airline flows. In S. Cwerner, S. Kesselring, J. Urry (eds.), *Aeromobilities*, London: Routledge. s. 76-95.
15. DIERIKX, M., 2008. *Clipping the clouds: how air travel changed the world.* Westport: Praeger Publishers.
16. FEATHERSTON, M., 2005. Automobilities. An Introduction. In: FEATHERSTONE, M., N. THRIFT a J. URRY (eds.), *Automobilities.* London: Sage Publications, s. 1–24.
17. FREUDENTAL-PEDERSEN, M., 2009. *Mobility in daily life: between freedom and unfreedom.* Farnham: Ashgate.
18. GIDDENS, A., 1991. *Modernity and Self-Identity.* Cambridge: Polity Press.
19. GOSSLING, S. a J. H. NILSSON, 2010. Frequent flyer programmes and the reproduction of aeromobility. *Environment and Planning A* 42 (1): 241–252.
20. Guardian, The, 2013. Should we stop worrying about the environmental impact of flying? [online]. [cit. 12. 02. 2014]. Dostupné z: http://www.theguardian.com/environment/blog/2013/jan/31/flying-environmental-impact-stop-worrying
21. HALL, C. M., 2005. Reconsidering the Geography of Tourism and Contemporary Mobility. *Geographical Research* 43 (2): 125 – 139.
22. HARVEY, D., 1996. The geography of capitalist accumulation. In: AGNEW, J., D. LIVINGSTONE a A. ROGERS (eds.), *Human Geography. An Essential Anthology.* Oxford: Blackwell Publishing. Str. 600-622.
23. IATA, 2013. *Annual review 2013* [online].[cit. 12. 02. 2014]. Dostupné z: http://www.iata.org/about/Documents/iata-annual-review-2013-en.pdf
24. KAUFMANN, V., 2002. *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology.* Farnham: Ashgate.
25. KESSELRING, S., 2009. Global transfer points. The making of airports in the mobile risk society. In: CWERNER, S., S. KESSELRING a J. URRY (eds.), Aeromobilities. London: Routledge. s. 96 – 114.
26. KIPNIS, B. A., 2004. Lifestyle Studies – An Editorial Introduction. *Geography Research Forum* 24: 1 – 20. [cit. 12. 02. 2014]. Dostupné z: http://www.geog.bgu.ac.il/grf/abstract/Vol24/Editorial.pdf
27. LARSEN, J., J. URRY a K. AXHAUSEN, 2006. *Mobilities, networks, geographies*. Farnham: Ashgate.
28. LASSEN, C., 2009. A life in corridors. In: CWERNER, S., S. KESSELRING a J. URRY (eds.), *Aeromobilities.* London: Routledge. s. 177 – 193.
29. MASSEY, D., 2005. *For Space.* London: Sage Publications.
30. McKINNON, D., G. PIRIE a M. GATHER, 2008. Transport and economic development. In: KNOWLES, R., J. SHAW a I. DOCHERTY (eds.), *Transport geographies: mobilities, flows and spaces.* s. 10 – 28.
31. MULÍČEK, O., R. OSMAN a D. SEIDENGLANZ, 2013. Imaginace a reprezentace prostoru v každodenní zkušenosti. *Sociologický časopis.* 49 (5): 781 – 809.
32. POOLEY, C. G., J. TURNBULL a M. ADAMS, 2005. *A Mobile Century? Changes in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century.* Farnham: Ashgate.

33. SALT, J., 2010. Business Travel and Portfolios of Mobility within Global Companies. In: BEAVERSTOCK, J. V., J. DERUDDER, J. FAULCONBRIDGE a F. WITLOX (eds.), *International Business Travel in the Global Economy.* Farnham: Ashgate, s. 107 – 124.
34. SEIDENGLANZ, D., 2014. *Autem, vlakem, letadlem, …? Letecky! Geografie letecké dopravy ve střední Evropě.* (v príprave)
35. SIMMEL, G., 1997. Bridge and Door. In: FRISBY, D. a M. FEATHERSTONE (eds.), *Simmel on Culture.* London: Sage Publications. s. 170 – 173.
36. TUAN, Y.-F., 1977. *Space and Place: the perspective of experience.* London: Edward Arnold.
37. TUAN, Y.-F., 1996. Space and Place: Humanistic Perpective. In: AGNEW, J., D. LIVINGSTONE a A. ROGERS (eds.*), Human Geography. An Essential Anthology.* Oxford: Blackwell Publishing. s. 444-457.
38. TYLER, T., 2014. *How the Miracle of Flight Changed the World* [online]. [cit. 12. 02. 2014]. Dostupné z: http://www.linkedin.com/today/post/article/20140219123441-320834385-how-the-miracle-of-flight-changed-the-world
39. URRY, J., 2007. *Mobilities.* Cambridge: Polity Press.
40. URRY, J., 2009. Aeromobilities and the global. In: CWERNER, S., S. KESSELRING a J. URRY (eds.), *Aeromobilities.* London: Routledge. s. 25 – 38.
41. WICKHAM, J. a A. VECCHI, 2010. Hierarchies in the Air: Varieties of Business Air Travel. In: BEAVERSTOCK, J. V., J. DERUDDER, J. FAULCONBRIDGE a F. WITLOX (eds.), *International Business Travel in the Global Economy.* Farnham: Ashgate, s. 123–143.
42. ZUSKÁČOVÁ, V., 2013. Život v oblakoch? Frequent flyer programy a ich využiteľnosť pri výskume aeromobility. In: OSMAN, R., ed. *Geografický výskum: participace a angažovanost. Sborník z workshopu.* Brno: Masarykova univerzita. s. 207- 218.