

UNIVERZITA KARLOVA



FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

obor sociální a kulturní ekologie

Bc. Mariana Kroupová

PODOBY AUTOSTOPU V SOUČASNÉM ČESKU

*Diplomová práce*

Praha 2024

UNIVERZITA KARLOVA



FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ

obor sociální a kulturní ekologie

Bc. Mariana Kroupová

PODOBY AUTOSTOPU V SOUČASNÉM ČESKU

SEVERAL FACES OF HITCHHIKING IN CONTEMPORARY  
CZECHIA

*Diplomová práce*

Vedoucí práce: Mgr. Jan Šturma

Praha 2024

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila pouze uvedené prameny a literaturu. Práce nebyla využita k získání jiného titulu. Současně dávám svolení k tomu, aby tato práce byla zpřístupněna v příslušné knihovně UK a v elektronické databázi vysokoškolských kvalifikačních prací a v souladu s autorským právem používána ke studijním účelům.

V Praze, dne 28. června 2024

---

Mariana Kroupová

## Poděkování

Díky Alberte za flexibilitu, Jonáši za excelovou magii, Klárko za podporu a Behavio Labs obecně a Stázko konkrétně za umožnění tohoto výzkumu.

V Praze, dne 28. června 2024

---

Mariana Kroupová

## Abstrakt

Diplomová práce „Podoby autostopu v současném Česku“ pojednává o fenoménu autostopu, který v posledních letech v Česku upadá. Zachycuje tuto vymírající formu dopravy z pohledu akademických, kulturních i mediálních zdrojů a dává jej do kontextu současných témat společenských věd, jako je důvěra, riziko, individualizace, komodifikace a gender. Přemítá nad autostopem jako o udržitelné dopravě založené na sdílení a pojmenovává odlišnosti od a překryvy s dalšími formami dopravy založenými na sdílení, jako je ridesharing a carsharing. V rámci kvantitativního výzkumu měří četnost užívání a mapuje společenské podoby autostopu v České republice a přináší pohled na tuto aktivitu skrze oči různých skupin lidí a členů široké veřejnosti.

## Abstract

Diploma thesis “Several Faces of Hitchhiking in Contemporary Czechia” deals with the hitchhiking phenomenon that has recently been declining in Czechia. It captures this disappearing form of transport from the perspectives of academic, cultural and media sources and contextualizes it in contemporary topics of social science, such as trust, risk, individualization, commodification and gender. It rethinks hitchhiking as a sustainable form of travel based on sharing and identifies its differences from and overlaps with other types of transport also based on sharing, such as ridesharing and carsharing. The quantitative research measures the frequency of use of autostop and traces the societal forms of hitchhiking in the Czech Republic and presents this activity through the eyes of various social groups as well as members of the public.

# Obsah

|   |    |
|---|----|
| Abstrakt.....   | 5  |
| Abstract.....   | 5  |
| ÚVOD.....   | 8  |
| 1. Co je to autostop? Kdo je to stopař/ka? .....  | 10 |
| 1.1. Co myslím autostopem? .....  | 10 |
| 1.2. Krátce k historii autostopu .....  | 11 |
| 1.2.1. Historie do 60. let .....  | 11 |
| 1.2.2. Historie od 60. let .....  | 14 |
| 1.3. Kdo je to stopař/ka? .....   | 16 |
| 1.3.1. Stopař/ka jako člen/ka anti-kultury .....  | 17 |
| 1.3.2. Stopař/ka jako dobrodruh/dobrodružka .....   | 18 |
| 1.3.3. Stopař/ka jako oběť a jako kriminálník/ice .....   | 19 |
| 1.3.4. Příležitostní stopaři .....  | 20 |
| 2. Sociální podmínky, které autostop umožňují. Co nás autostop může naučit o společnosti? ..... | 21 |
| 2.1. Důvěra .....   | 21 |
| 2.1.1. Důvěra v současném společenském diskursu.....  | 21 |
| 2.1.2. Důvěra v autostopu .....   | 22 |
| 2.2. Risk a riziko .....  | 24 |
| 2.2.1. Risk a riziko v autostopu .....  | 25 |
| 2.3. Sdílení .....  | 26 |
| 2.4. Gesto a neverbální komunikace .....  | 28 |
| 2.5. „Pošli to dál“ laskavost .....   | 28 |
| 3. Proč stopařů ubývá? Současné sociální vlivy na (nejen) pokles autostopu.....                 | 29 |
| 3.1. Individualizace .....  | 30 |
| 3.1.1. Individualizace a autostop .....   | 30 |
| 3.2. Komodifikace .....   | 32 |
| 4. Gender a jeho role v autostopu .....   | 33 |
| 5. Současné iniciativy udržitelné dopravy. Co by se stalo se stopem, kdyby se organizoval?..... | 35 |
| 5.1. Carsharing.....  | 36 |
| 5.2. Ridesharing .....  | 36 |
| 5.3. Co by se stalo s autostopem, kdyby se organizoval?.....                                    | 39 |
| 6. Současná podoba autostopu v Česku .....  | 40 |
| 6.1. Cíle výzkumu.....  | 41 |
| 6.2. Hypotézy .....   | 42 |
| 6.3. Výzkumná metodologie.....  | 43 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 6.4.   | Sběr dat.....                                  | 44 |
| 6.5.   | Výběr vzorku.....                              | 44 |
| 6.6.   | Analýza a interpretace dat .....               | 46 |
| 6.6.1. | Dopravní chování .....                         | 46 |
| 6.6.2. | Proměna autostopu .....                        | 48 |
| 6.6.3. | Motivace a bariéry k využívání autostopu ..... | 49 |
| 6.6.4. | Řidiči.....                                    | 53 |
| 6.6.5. | Ženy.....                                      | 55 |
| 6.6.6. | Stopaři.....                                   | 57 |
| 6.6.7. | Vztah k ochotě přijímat rizika .....           | 61 |
| 6.6.8. | Vztah k důvěřivosti.....                       | 62 |
| 6.6.9. | Ověření hypotéz.....                           | 62 |
| 6.7.   | Diskuse.....                                   | 64 |
|        | ZÁVĚR.....                                     | 66 |
|        | Reference.....                                 | 67 |
|        | Seznam příloh .....                            | 72 |

# ÚVOD

Týden po maturitě jsem se sbalila a s krosnou, mojí spolužačkou z gymnázia a bez peněz se stopem vydala do Litvy. Ačkoliv se nejednalo o mou první ani poslední zkušenost s autostopem, je to ta, která se mi vybaví, když píšu úvod této práce. Za tu cestu jsem se setkala s příjemnými i nepříjemnými situacemi, ale především s velikou laskavostí a mnoha různými lidmi, od litevských dělníků až po zpěváka slavné discopolo kapely 3bit, kteří s námi sdíleli kousek cesty a své pozornosti. Spaly jsme pod mostem, u moře a u rodičů učitele znakového jazyka z Varšavy, který si před dvěma lety vzal svou přítelkyni, co měla ráda Ewu Farnou. Podívala jsem se na místa, kam bych se jinak nedostala a občas i na místa, kam jsem se ani dostat nechtěla (ty byly většinou podél dálnice). Myslím, že představu už máte.

Důvody k tomu s vámi teď sdílet tento zážitek mám dva. Prvním je, že je z něj jasná moje pozicionalita a kladný vztah k autostopu, který, i když jsem se snažila o maximální objektivitu, bude dozajista mít vliv na vyznění celé této práce. Druhý je ten, že v něm vidím část odpovědi na to, proč dává smysl se autostopem i v současném světě zabývat.

Jestli je z mého příběhu patrná jistá nostalgie, pak je to proto, že ačkoliv jsem nezažila autostop v jeho největším rozpuku, jsem smutná z toho, že mizí. Lítost z toho, že autostop je považován za vymírající umění, nepramení pouze z toho, že je těžší se zdarma dostat do Litvy. Pochází především z mé obavy, že společně s autostopem pomalu mizí i společenské hodnoty, které jej umožňují, jako je důvěra, solidarita, laskavost a sdílení. Autostop v této práci vnímám někdy jako brýle, někdy jako lupu a někdy jako dalekohled skrze který lze na tato i mnohá další témata nahlížet a pochopit je v nových společenských kontextech.

Zároveň vnímám, že autostop má ještě jednu důležitou vlastnost. V současné společnosti, která se stále více individualizuje a motorizuje, což prakticky vede k tomu, že stále více lidí a stále častěji vlastní a užívá osobní automobil a stále méně místa v lidských sídlech a na cestách je přisouzeno jiným způsobům dopravy, se zlověstně formují enviromentální hrozby. Mnoho z těchto problémů je navázáno právě na sektor dopravy a jeho energetickou náročnost a vyprodukované emise.

Autostop v takové společnosti dává prostor využít prázdná místa v autech a sdílet cestu s někým, kdo tím pádem nemusí využít své vlastní auto. Pokud by se tedy autostop stal běžným způsobem dopravy, mnoho lidí si v plné míře zachová mobilitu, na kterou jsou zvyklí, a to, aniž by bylo třeba více aut, silnic, parkovišť, peněz anebo čehokoliv jiného než mezilidské solidarity. Utopistické, že?

Já vím. Ale autostop byl historicky silný v krizích a vzhledem k jeho obecné známosti ve společnosti (protože i lidé, co stopem nikdy nejeli dobře ví, co znamená zvednutý palec u silnice) není úplně nerealistické, že jen dřímá a s další krizí se opět probudí k životu. A klidně to může být krize enviromentální. Na to abych zkoumala autostop v kontextu enviromentální krize je ale stále ještě příliš laciný benzín, ale co není, může být.

V této práci se snažím položit základy pro další možný výzkum tohoto společenského jevu, které zatím v českém kontextu chybí a pochopit, jakou roli hraje autostop v současné české společnosti. Díky historickému kontextu na začátku práce je možné pochopit různé role, jaké autostop a stopaři ve společnosti hráli a díky poměrně krátké historii která stále má mnoho pamětníků se přiblížit i současnému vnímání tohoto fenoménu. Dále se věnuji ochotě přijímat rizika, důvěře, sdílení a laskavosti jako sociální faktorům, které autostop umožňují a stanovuji vztah mezi autostopem a současným sociálněvědním diskursem těchto témat a snažím se odpovědět na otázku: Co nás může autostop naučit o společnosti? Dále se věnuji sociálním vlivům individualizace a komodifikace, které



jsou typické pro moderní společnost a identifikuji je jako možné vlivy na pokles autostopu. Dávám autostop do kontextu udržitelné dopravy a stručně jej porovnávám s dalšími iniciativami sdílené dopravy, které stojí na podobných principech, jako je carsharing anebo ridesharing a přemýšlím, zda vlastně nejde o organizované formy autostopu ve vlastnictví privátních organizací.

Díky své afinitě k autostopu se cítím být v bublině, kde je téma stopování stále docela živé, stále dokola jsem si kladla otázku, zda je autostop skutečně tak na ústupu, jak se zdá, anebo se pouze přeměnil do podoby, které už pro obyvatele hlavního města a akademické obce není tak viditelná? Protože jsem na tyto svoje otázky nikde nenašla odpověď, v praktické části mého výzkumu si kladu otázku: Jaká je současná podoba autostopu v Česku? A snažím se na ní odpovědět skrze kvantitativní měření. Zjišťuji, kolik lidí v Česku autostop využívalo a využívá, a jaké jsou jejich důvody. Ptám se, jaké jsou obecné postoje a názory rozšířené mezi Čechy a zkoumám autostop z pohledů různých zájmových skupin, jako jsou řidiči, ženy a stopaři a jak si stojí v porovnání s dalšími formami sdílené dopravy. Výsledkem práce je komplexní popis společenských podob autostopu v Česku v 21. století.

# 1. Co je to autostop? Kdo je to stopař/ka?

## 1.1. Co myslím autostopem?

Když se mluví o autostopu, nebo také stopování, většina lidí si okamžitě vybaví stopaře nebo stopařku kteří se zdviženým palcem u silnice snaží zastavit neznámé vozidlo, se kterým by se mohli zadarmo svézt alespoň kus cesty. Co všechno ale do autostopu spadá? Ačkoliv může být český termín autostop poněkud zavádějící, nemusí se jednat nutně pouze o auta – ve stopařských komunitách se mluví o stopování i například lodí, letadel nebo koňských povozů. Většina se shodne, že pokud stojíte u silnice s cedulí místo palce, jde stále ještě o autostop<sup>1</sup>. Co ale, pokud tu ceduli vyvěsím a Facebookovou stránku a u silnice už fyzicky přítomná nejsem, jen si s řidičem domluví nástupní místo? Anebo naopak, co když jde teenager domů z diskotéky a u silnice mávne na projíždějícího známého? A spoustu podobných situací, kdy se okolnosti sdílené jízdy různě mění?

Slovník cizích slov definuje autostop jako „zastavování projíždějících vozidel za účelem osobní přepravy“<sup>2</sup>. Projíždějících je v této definici klíčové, protože signalizuje fyzickou přítomnost u cesty a zastavení vozidla bez předchozí domluvy. Oba tyto faktory úzce vymezují autostop od dalších forem spolujízdy, ridesharingu, carpoolingu<sup>3</sup> a podobně, které se v dnešním světě odehrávají a zároveň i od online variací autostopu.

Pokud bych ale pátrala po jiné slovníkové definici, například v Cambridge dictionary je stopování definováno jako „to travel by getting free rides in someone else's vehicle“<sup>4</sup>, tedy jízda zdarma v cizím vozidle za účelem přepravy. Na rozdíl od české definice, z této už jednoznačně nevyplývá, jak k dané jízdě zdarma dojde. Klidně bychom tedy mohli pod tuto definici autostopu zařadit i spolujízdy domluvené na internetu, kdy řidič nebo řidička stopujícího nabere po předchozí domluvě. Stejně tak by do dané kategorie spadl i příklad spolujízdy teenagera, který se vrací z vesnické diskotéky.

Sienkiewicz and Adamiak (2023) ve svém článku uvádí vyčerpávající seznam dalších slovníkových definic, které se mezi sebou odlišují v detailech popisu zastavování vozidel i pohledech na stopaře, řidiče, vztah mezi nimi i podobu samotného stopování, a které dokazují, že jediná přesná definice autostopu zůstává nejistá.

Autostop ale je především společenský fenomén, který v sobě zahrnuje víc než slovníkový popis toho, jak se odehrává. Mahood (2016) pojem vnímá i v jeho sociálních aspektech a přemýšlí o autostopu jako o rituálu. Jde životní styl a způsob sebevyjádření především mladých lidí a nevynechává z cestování pomocí autostopu ani rozsáhlé etapy chůze. Na Hitchwiki, kolaborativní stránce pro sbírání a sdílení informací o stopování a dalších formách levné přepravy, je stopování mnoha přispívajícími vnímáno jako nejen forma přepravy, ale zároveň i něco, co utváří komunitu anebo i jako sport<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> například Laviolette 2020; Nieuwenhuis 2022, ale také četné články na Hitchwiki (hitchwiki.org), stránce sdíleného vědění stopařů

<sup>2</sup> <http://www.slovník-cizich-slov.net/autostop/>

<sup>3</sup> Operuji s anglickými pojmy pro jejich pestrost významů oproti jednotnému českému překladu spolujízda a dále se jim věnuji v kapitole o současných iniciativách udržitelné dopravy

<sup>4</sup> <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/hitchhike>

<sup>5</sup> V mnoha nejen Evropských zemích existují závody a národní mistrovství v autostopu – příkladem českých může být mistrovství ČR v autostopu (<https://www.mcrautostop.cz/>) a nebo třeba X-Challenge (<https://x-challenge.cz/>)

V tomto textu o autostopu přemýšlím v kombinaci prvních dvou slovníkových definic. Je pro mě důležitá fyzická přítomnost na cestě a zastavení projíždějícího vozidla, stejně jako neexistující předchozí domluva. Zároveň ale vnímám, že v českém kontextu, kde se autostopu chci věnovat především, musí jít o svezení zdarma, i když v jiných zemích<sup>6</sup> je běžné se zastaveným řidičem nebo řidičkou domluvit na příspěvku za cestu.

Naopak nechci autostop omezovat jeho možnými společenskými významy a rozšiřuji pojem na všechny jeho možné podoby, ať se jedná o způsob sebeurčení, životní styl, způsob začlenění se do komunity, kompetitivní sport nebo čistě pragmatickou potřebu se dostat z místa na místo. Autostop pro mě může nabývat všech společenských podob, dokud splňuje podmínky stanovené výše.

## 1.2. Krátce k historii autostopu

### 1.2.1. Historie do 60. let

I když mě zajímají současné podoby autostopu, bez historického kontextu by se autostop dal chápat jen špatně – už proto, že jde o historii poměrně krátkou a tím pádem se veliké změny udály za života mnoha starších členů populace. Vzhledem k tomu, že pro spoustu lidí jde o doby, na které dobře pamatují, jsou součástí i jejich soudobého myšlení a mají tak na současnou podobu autostopu přímý vliv.

Zároveň jde i o historii, alespoň z počátku, velmi špatně zmapovanou a české i evropské zdroje jsou kromě několika článků, které zmiňují že autostop existoval, v podstatě neexistující. (Čejková 2021). Stejně jako Čejková se tedy uchýlím k pramenům americkým, které jsou v tomto ohledu o něco bohatší a budu předpokládat, že jsou zobecnitelné i na Česko, kterému se chci především věnovat.

Vznik autostopu je samozřejmě velmi úzce spjatý s rozvojem automobilismu, ve kterém Amerika vždy měla a stále má náskok před zbytkem světa (Dargay a kol. 2007). Počátky autostopu jde ale zajisté trasovat i dál do minulosti, kdy se pravděpodobně u cest zastavovaly třeba koňské povozy nebo poštovní vozy.

Dle Schlebeckera (1958) vznikl autostop ve Spojených státech, kde se objevoval od 20. let, odkud se později rozšířil do Evropy. Oproti němu Rinvoluceri (1974) v otázce vzniku mluví především o Francii, kde se pomocí autostopu dopravovaly setřičky a vojáci na frontu. Schlebecker také v souvislosti s prvními stopaři uvádí první světovou válku, ale dodává, že těsně po válce byl autostop opět na ústupu, a proto se hovoří až o 20. letech, kdy četnost automobilů a kvalita cest v Americe tento způsob dopravy zpřístupnila. Nicméně většina autorů uvádí jako milník rok 1914, kdy Ford v Americe uvedl na trh první masově vyráběný model osobního automobilu a odstartoval tak éru automobility. (Lavolette 2020; Schlebecker 1958)

Zajímavé je, že už od svých počátků bylo stopování běžné i mezi ženami, které obecně nabídky ke svezení dostávají častěji (Morgan a kol. 1975). Jeden z možných původů autostopu je dle Schlebeckera (1958) nabízení jízd řidiči, kteří potkávali chodce u silnic. Společnost již tehdy rozlišovala stopaře od trampů a jiných lidí, kteří se pohybovali „na cestě“ a často žebrali – stopař skutečně chtěl jen jízdu a málokdy žádal o jinou laskavost.

30. léta v Americe byla zároveň obdobím velké hospodářské krize a mnoho lidí se uchýlilo k autostopu kvůli lokálnímu nedostatku práce. Zatímco ve dvacátých letech byli průkopníky

---

<sup>6</sup> z osobní zkušenosti Albánie, Chorvatsko nebo Rumunsko, ale ve stopařských komunitách se často mluví obecně o východě Evropy a Středním východě

autostopu především studenti a děti, za hospodářské krize se najednou stávali stopaři lidé ze všech společenských skupin. (Schlebecker 1958)

Hospodářská krize se vyznačovala stopováním kvůli ekonomickým důvodům a z této aktivity se stala běžná součást života. Velikou část stopařů tvořili studenti, kteří se díky stopu dopravovali nejen na prázdniny domů, ale mnozí z nich i denně do školy – autostop se tedy stal jistou podmínkou, bez které by mnohým nebylo umožněno vzdělání. Data z roku 1938 naznačují, že tehdy bralo stopaře zhruba 43 % řidičů. (Reid 2020)

Autostop se stal poměrně běžnou součástí dopravy i v Evropě za druhé světové války, kdy jej nevyužívali pouze vojáci, ale i civilisté.

*„(...) díky přidělům na benzín a nedostatku gumy si jej oblíbil vojáci, kteří neměli auta i matky s těžkými nákupními taškami; (...)” (Mahood, 2016, s. 1)<sup>7</sup>*

Například v Británii byla oficiální politika, která se snažila o to, aby nejezo žádné auto s prázdným sedadlem a Ministerstvo dopravy nabízelo extra přiděly benzínu těm, kteří byli ochotní svézt své sousedy (Rivoluceri 1974). Podobné iniciativy, i když spíše propagandistického rázu, se odehrávaly i v Americe ve snaze snížit spotřebu každodenních předmětů Američanů – mimo jiné benzínu anebo pneumatik.

---

<sup>7</sup> Originál: *„(...) gasoline rationing and rubber shortages made it popular with car-less soldiers and mothers with heavy grocery bags (...)”*, překlad autorky



Vládní plakát urgující Američany ke sdílení jízd. Zdroj: (Reid 2020, s. 45)

V průběhu války se motoristé, kterých díky stále přísnějším limitům na petrolej ubývalo, ohrazovali oproti tomu, jak samozřejmým se brání stopařů stávalo. Po válce došlo opět k prudkému úbytku autostopu, který někteří z Rinvolcuriho respondentů přisuzují menší ochotě řidičů brát stopaře, poté, co válka skončila. (Rinvoluceri 1974).

I Schlebecker mluví o pozdních 40. letech jako obtížném období pro stopaře a jejich klesajících počtech. Zatímco na začátku 40. let byli stopaři považováni za úctyhodné, často spojení s vojenskými uniformami, později po válce byli spíše vnímáni jako nedůvěryhodní. Zajímavé může být, že policisté nejen že nevyužívali protistopařské zákony, které v té době byly platné<sup>8</sup>, ale dokonce často nabídli pomoc a svezení. Dává to do souvislosti s tím, že mnozí z nich byli sami bývalí stopaři (Schlebecker 1958).

Rinvoluceri tento pokles, který byl během 50. let jasně patrný, trefně popisuje na proměně motivací stopařů:

*„Jejich (autostop, pozn. autorky) byl nový druh turismu. Samozřejmě to vzbudilo velmi bouřlivou reakci starší předválečné generace, která se právě smířila s tím, že bude brát stopaře jako poslední*

---

<sup>8</sup> V některých amerických zemích například se nesmělo vstupovat do vozovky. (Reid 2020)

*možnost v době nouze, ale která považovala za nepřijatelné, že by někdo stopoval protože chce.“*  
(Rinvoluceri 1974, kapitola 11)<sup>9</sup>

Schlebecelker výrazný pokles autostopu v průběhu 50. let v Americe připisuje vzestupu automobilismu. Stejný efekt, který autostop v první řadě umožnil, jej v té době oslabil, protože studenti, dobová páteř autostopařů, se najednou začali stávat vlastníky automobilů.<sup>10</sup>

### 1.2.2. Historie od 60. let

Zatímco do 60. let je autostop v Evropě, a především v Česku namapován poměrně vágně, od 60. jsou mnohá data dostupnější, a to i specificky pro Českou republiku. 60. léta byla zároveň zlomová i v přístupu k autostopu. Zatímco do této doby se jednalo o více méně účelný způsob dopravy, v té době se stává, jak poznamenal Rinvoluceri už ke vztahu k 50. letům „novým druhem turismu.“

Dalším důvodem, proč jsem historii rozdělila tímto způsobem je ten, že pamětníci a pamětnice stopování v 60. letech a později jsou povětšinou stále naživu a utváří společenský pohled na autostop i v současné společnosti. V této kapitole tedy nastíním historii autostopu jako fenoménu, tak, jak byl vnímám spíše na oficiálních úrovních a dále se budu jeho jednotlivým podobám věnovat v kapitole *Kdo je to stopař/ka?*.

O šedesátých letech se v Československu hovoří jako o zlaté éře autostopu. Amerika byla vždy ve vlastnictví aut na osobu napřed před zbytkem světa, a potřebný rozvoj automobilové dopravy se v Česku dostavil až později. Čejková mluví o roce 1956, který se vyznačuje ústupem stalinistických praktik, jako v tomto ohledu zlomovým bodu. Do počátku 60. let dokonce spadají pokusy v Československu, po vzoru Polska<sup>11</sup>, zavést autostop organizovaný<sup>12</sup>. Hlavní motivací pro tento pokus byla především snaha předcházet rizikům, která byla a jsou s autostopem spojená. Tento pokus selhal, především proto, že mladí lidé autostop preferovali pro jeho nesvázanost a jeho podstatu, která šla proti jakékoliv formě organizovanosti. Od roku 1967 tedy opět existoval pouze v této podobě. (Čejková 2021)

Mahood (2016) v šedesátých letech zmiňuje dvě protichůdné tendence v Americe a Kanadě. Na jednu stranu uveřejňuje dobové statistiky, které napovídají, že valná většina stopařů měla buď kriminální historii anebo byla na útěku před zákonem. Zároveň ale mluví například o například o citelné podpoře mladých lidí v Kanadě a snahách na stání úrovni s autostopem pracovat a podporovat mladé lidi v jeho využívání. Nešlo o organizovaný autostop jako například v Polsku, ale podél dálnic a silnic byly federálně dotovány hostely pro mladé lidi – pravděpodobně využívající autostop. Autostop byl v té době spojován s beatniky, hippies a mladými lidmi, kteří jej využívali především za účelem cestování, poznávání a dobrodružství.

V sedmdesátých letech se autostop začal spojovat i s feminismem, ačkoliv, jak už sem zmiňovala výše, byly mezi stopaři ženy už od jeho počátků. Možná i v reakci na to, že přibývalo ženských stopařek, se začalo na veřejnosti více mluvit o rizicích, které jsou s autostopem spjaty – a to

---

<sup>9</sup> Originál: *“Theirs was a new kind of tourism. Naturally it aroused a pretty violent reaction in the older pre-war moulded generation, who had just about got round to accepting lifting as a pis-aller in time of dire distress, but who found it intolerable that anybody should actually hitch from preference.”*, překlad autorky

<sup>10</sup> Počet automobilů se v Americe mezi lety 1945 a 1955 více než zdvojnásobil a na univerzitních kampusech bylo problém sehnat místo k parkování. (Schlebecker 1958)

<sup>11</sup> Fungoval zde až do počátku 90. let

<sup>12</sup> Snaha o zavedení byla formou stopařských průkazů, které si mladí lidé mohli zakoupit společně s kupony, co pak dávali řidičům. Řidiči za ně mohli na konci roku vyhrát ceny. Současně s průkazkou se automaticky zřizovalo pojištění pro stopující i řidiče.

především pro ženy (Mahood 2016). Autostop v této době podobně jako v šedesátých letech přetrvával jako poměrně běžný způsob života nejen mladých lidí, kteří si nabitou mobilitou spojovali svobodu a možnost cestovat. Důkazem mohou být dobové články v médiích, kde je autostop přítomné téma.<sup>13</sup>

Od té doby, soudě dle ubývajícího zájmu jak odborné, tak neoborné literatury, byl autostop v Evropě pod sovětskou sférou vlivu beze změn anebo na ústupu. Výraznější změny přišly až v devadesátých letech. Příkladem může být úpadek v Polsku, kde se autostop v 90. letech zbavil své organizované podoby.

V Americe se skepse k autostopu začala objevovat již začátkem 80. let. Reid (2020) ji spojuje s nově vznikající spodní třídou, kterou vidí v obětech ekonomických změn 70. let, a zároveň s poklesem využívání autostopu mezi studenty.

*„Jak se postavy stojící podél cest změnilly z mladých tváří na imigranty bez práce, stále cyničtější americká kultura začala autostop asociovat s ekonomickou zoufalostí, podvrtným jednáním a kriminalitou.“ (Reid 2020, s. 161)<sup>14</sup>*

Obecně je pokles autostopu v Evropě spojován s devadesátými lety – tedy opět o něco později než v Americe. Důvodů pro tento pokles je mnoho – již zmíněná normalizace vlastnictví automobilu, rozsáhlé varování před riziky autostopu jak pro řidiče, tak pro stopaře, i dostupnost jiných způsobů cestování. Jendou z mála skupin, mezi kterými byl i v devadesátých letech autostop běžný byli enviromentální aktivisté (Chesters and Smith 2001). V té době se autostop přesunul na okraj společnosti, kde se v jistých formách drží dodnes. Zároveň je vhodné zmínit, že vzhledem k zóně zájmu této práce, je historie autostopu výše velmi orientovaná na západní kulturu, která u nás v případě autostopu byla určující. Tento fenomén má ale své místo a historii i v jiných částech světa, kde se jeho vývoj mohl lišit. Ráda bych dodala, že ačkoliv mluvím o autostopu tak, že od 90. let je na ústupu, například ve východní Evropě, Pobaltí nebo na Kubě se v mnoha případech stále ještě jedná o poměrně běžnou záležitost. (Lavolette 2020)

Sienkiewicz and Adamiak (2023) mluví v rámci tohoto poklesu zájmu o autostop o dvou vlnách, které šly proti obecnému trendu úbytku autostopu v Polsku, které si vzhledem ke sdílené historii dovolím vztáhnout i na Českou republiku. Zaprvé zmiňují rozpad Sovětského svazu a uvolnění hranic jako příležitost, kterou mladí lidé využili pro cestování na západ, mnohdy právě autostopem. Zadruhé potom vstup do Evropské unie a konsekventně do Schengenského prostoru, které mělo stejný efekt.

Důležitým milníkem v historii autostopu je samozřejmě vynález a rozšíření internetu. Bylo založeno mnoho fór, blogů, webů, stránek na sociálních médiích nebo wiki stránek, které plnily dvojí roli. Komunitní, pro stopaře, kteří se na internetu začali sdružovat v mezinárodních komunitách a popularizační, kdy se autostop znovu dostal do povědomí a zájmu širší veřejnosti. (Sienkiewicz a Adamiak 2023)

K velikým změnám došlo i s rozšířením mobilního internetu a aplikací. Tohoto si všímají například Chesters and Smith (2001), kteří již tehdy mluví o vzniku aplikací od roku 1999, které se od té doby ještě zásadně proměnily. Nepřetržitý přístup k informacím na internetu v telefonu, ať už se jedná o doporučení na vhodné místo odkud stopovat do dané destinace nebo o aplikace – mapy a určování

<sup>13</sup> Z českého prostředí například Mladá Tvorba, Lidová Demokracie, Mladá Fronta, Lidové Noviny, Květy...

<sup>14</sup> Originál: *“As the figures standing along the roadside changed from fresh-faced youths to jobless migrants, an increasingly cynical American culture began to associate hitchhiking with economic desperation, subversive behavior, and crime.”*, překlad autorky

polohy, které zdatně snižuje náročnost i nepředvídatelnost cesty, překladače, které při cestování v zahraničí usnadňují překonání jazykové bariéry, nebo třeba bankovníctví - proměnily autostop v posledních letech do zcela nové podoby.

V nejnovejší historii ještě stojí zmínit pandemii Covidu, která celosvětově zpomalila anebo úplně znemožnila cestování. Sienkiewicz a Adamiak (2023) ve svém článku vnímají stopaře jako jednu ze skupin turistů nejméně náchylných této krizi podlehnout, ale zároveň předpokládají propad kvůli menší důvěře řidičů, hraničním kontrolám a obecnému snížení provozu. Z pěti rozhovorů, o které studii opírají nelze dělat obecné závěry, pro tyto konkrétní případy se však tyto domněnky potvrdily. Zároveň jejich respondenti předpokládají, že návrat autostopu do předcovidové podoby bude trvat roky, protože potrvá obnovení důvěry řidičům k cizím lidem.

Z historie autostopu lze vyčíst že se jedná o neustále se měnící, dynamický vztah mezi stopaři a těmi, kdo jim zastavují. Jedná se o dva faktory, které se navzájem, podobě jako nabídka a poptávka ve známém ekonomickém modelu, ovlivňují. To je důležité, protože změny na jedné straně vedou i ke změnám na straně druhé.

Zároveň ale svou roli mají i externí faktory a vlivy. Svému vzniku autostop vděčí za krizi a s ní související solidaritu lidí v takové době a v krizích také autostop historicky sílil. Pandemii Covidu vzhledem k obecnému společenskému i oficiálnímu nesouhlasu se zbytečným cestováním považují spíše za výjimku. S nárůstem vlastnictví automobilů, dostupností veřejné dopravy a varováním o rizicích je toto umění v poslední době na ústupu, nikdy však docela nevytizelo. Můžeme se tedy ptát, jestli tento dřímající fenomén nenabere opět na síle s některou s přicházejících krizí a zda společenská struktura, která tento způsob cestování umožňuje je také na ústupu, anebo jen dřímá a čeká na další krizi (třeba enviromentální?), kdy se tento způsob dopravy opět probere k životu.

### 1.3. Kdo je to stopař/ka?

Při bližším zkoumání se z autostopu jako společenskému fenoménu musíme přenést k těm, kteří jsou jeho přímými účastníky a spolu s řidiči a řidičkami určují jeho podobu a zeptat se, kdo to byli a jsou to stopaři?

Stop historicky využívali často studenti a vojáci, kteří se potřebovali často přepravovat a neměli peníze, ale zároveň i mnoho dalších skupin lidí, které se těší různému společenskému vnímání. Další velká skupina, se kterou je autostop tradičně spojovaný (například Chesters and Smith 2001; Mahood 2016) jsou mladí lidé. Důvodem jsou peníze, respektive jejich nedostatek, a vyšší tolerance rizik ale i vyšší míra nezávislosti. Jak trefně poznamenává Rinvoluceri, „*Auta a děti se mezi lidmi s blížící se třicítkou stávají čím dál tím častější, což možná vysvětluje, proč je většina stopařů mladší než třicet let.*“ (Rinvoluceri 1974)<sup>15</sup> S rodinou přichází odpovědnost a potřeba usedlejšího způsobu života, stejně jako snížená tolerance k rizikům.

Poprvé jsem nad tímto tématem pozastavila, když jsem četla příběh Mirana Ippavce, který krom mnoha stopařských dobrodružství a dlouhých cest založil i muzeum autostopu. Téměř mimoděk jsem narazila na větu „*A když nedělal tohle, musel řídit přes 90 minut, aby se dostal zpátky do Kanalu, kde stále žije v rodinném domě s jeho bratrem, matkou a psem Bonnie.*“ (Laviolette, 2020, p. 44).<sup>16</sup> Napadlo mě, že jeho situace je vlastně ideální pro stopaře, protože umožňuje časté absence

---

<sup>15</sup> Originál: „*Cars and babies get more frequent among people in their late twenties, which perhaps explains why, platters apart, most hitch-hikers are under thirty.*“, překlad autorky

<sup>16</sup> Originál: „*And when not doing this, he had to drive over 90 minutes to get back to Kanal, where he still lives in the family home with his brother, mother and their dog Bonnie.*“, překlad autorky



z domova, ale dostatečné zázemí pro návraty a že stopaři po třicítce, jak si můžeme zlomový věk pomyslně rozdělit, jsou často nezávislí a nic jim nebrání v nomádkém způsobu života.

Stopaři často mají ve společnosti menšinovou, rozpolcenou či „odcizenou“ roli. Do určité míry jsou vnímáni jako společenští vyvrhelové a antisociální, které je lepší ignorovat. Často jsou vnímáni jako psychopati a skrze společenské stereotypy. Zároveň ale sebou tento způsob cestování nese důležité etické problémy, ať už se jedná o environmentální témata nebo znovuootevření důležitosti některých základních hodnot, které úzce souvisí s tématy důvěry, tolerance, nebo sdílení (Laviolette 2020).

Na rozdíl od akademie, kde byl dlouho spíše okrajovým tématem, má autostop silnou přítomnost v kultuře. Laviolette ve své monografii píše, že „*je to jedno z těch témat, se kterými se lidé umí ztotožnit, protože je tolik zmiňované v popkultuře*“.<sup>17</sup> (Laviolette 2020). Pokusím se nyní nastínit, jak byli a jsou stopaři vnímáni ve společnosti i sami sebou. V tomto pohledu je často klíčové právě kulturní a mediální zobrazení, stejně jako obecná témata a nálada ve společnosti, a proto v následujících kapitolách vycházím z kulturních zdrojů.

### 1.3.1. Stopař/ka jako člen/ka anti-kultury

Mnoho autorů a autorek, kteří se věnují historii autostopu se odvolává k beatníkům, kteří ve svých literárních dílech pochytili tento společenský fenomén, protože byl jedním z výrazných rysů jejich generace.

V Česku stopařskou generaci beatníků reprezentoval například básník Václav Hrabě ve své reportáži *Cestou NE cestou* (1964), kde zaznamenává svou cestu stopem po Evropě. (Čejková, 2021)

Toto hnutí však vycházelo z americké kultury, která se se svými silnicemi a dlouhými vzdálenostmi stala kolébkou motorismu, a tudíž i autostopu. Jack Kerouac, jedno ze jmen v popředí americké generace beatníků, ve svém románu *Na Cestě* vnímá autostop jako protest proti konzumní společnosti točící se pouze kolem práce. Zároveň je stopování v knize asociováno se svobodou či možná únikem od společnosti a také proměnlivostí. Chesters a Smith (2001) z knihy zmiňují příklady stopařů kteří mohou být jak „hoboové“<sup>18</sup>, tuláci jako Kerouac, tak i chudí ale úctyhodní studenti.

*„Kerouac se nacházel v prvních řadách přicházejícího masového, mobilního turismu v Americe v šedesátých letech, ale jeho přítomnost na cestě by mohla mít víc společného s odmítnutím buržoazní poválečné konzumní společnosti než s bytím jejím příkladem.“* (Bill 2010, 399)<sup>19</sup>

Ačkoliv jsou beatníci, a především Kerouac, v kontextu autostopu a tuláckého života často zmiňovaní jako první vlny přicházejícího masového turismu spojeného s geografickou mobilitou, významné literární záznamy jsou ještě o generaci dříve například v autobiografickém díle Jacka Londona *Cesta* (1907). London v knize popisuje svůj život jako hobo během hospodářské krize v Americe na přelomu století. Stopování se tehdy odehrávalo především načerno na železnicích a hoboové byli obecně pronásledováni policií.

---

<sup>17</sup> Originál: „*it's one of those topics that many people feel they can relate to because there are so many pop-culture references*“, přeloženo autorkou

<sup>18</sup> Hobo – v 19. století běžně užívaný slang pro námezdního pracovníka, který žije „na cestě“ a migruje z místa na místo, často úzce spjatý s tuláky a bezdomovci

<sup>19</sup> Original: „*Kerouac was situated on the front edge of the coming of mass, mobile tourism in America in the 1960s, but his presence on the road may have had more to do with a rejection of the burgeoning post-World War II consumer society than being an example of it.*“, překlad autorky

Zařazení na okraj se společnosti bylo se stopaři a stopařkami spojováno dlouhodobě a v literatuře z 20. století se často můžeme setkat s pojmy jako somrák, freeloader, budižkničemu a podobnými citově zabarvenými výrazy, které zařazují stopaře mezi společenskou spodinu a spojují stopování s žebráním a závislostí – často na drogách, ale především na ostatních poctivých lidech. Ještě v době, kdy psal Rinvoluceri svou knihu Hitchhiking (1974) jeden z dotazovaných stopařů sdělil, že policie používala slovo beatnik v podstatě jako synonymum pro stopaře a zároveň nadávku. Stejně se vyjadřoval i jeden z tázaných řidičů: „Rozhodně bych jim nezastavil. Nechci ty mizerný, smrdutý beatníky v mym autě.“<sup>20</sup> (Rinvoluceri 1974, kapitola 2)

Jiný řidič vyjadřuje myšlenku skrytou za tímto přístupem trochu artikulovaněji. Cítí autostop u určité skupiny lidí jako stejnou měrou odmítání společenského řádu a zneužívání těch, kteří ho akceptují. „Je to celá skupina lidí, říkejte jim beatníci, uznáte-li za vhodné, i když ten termín se zdá vágní, pro které je to otázka principu odmítat společnost ve které žijeme, ale kteří ji zároveň využívají.“<sup>21</sup> (Rinvoluceri 1974)

Stopování bylo obecně spojováno s anti-kulturou a v sedmdesátých letech bylo v tomto kontextu podobně úzce spjaté s hnutím hippies jako s beatníky. Další silnou skupinou, se kterou bylo spojované stopování byli enviromentální aktivisti a aktivistky, mezi kterými přetrvávalo stopování jako běžný způsob dopravy i v devadesátých letech, protože byli často bez peněz ale potřebovali cestovat. (Chesters and Smith 2001)

Zde jde vidět posun stopaře z beatníka či člena antikultury 60. a 70. let, pro které bylo stopování součástí nomádkého životního stylu k o něco pragmatičtějšímu přístupu ke stopování jako lacinému prostředku dopravy pro enviromentální aktivisty v devadesátých letech. Ačkoliv bychom mnoho členů těchto hnutí mohli zároveň označit i za členy antikultury, jejich sebeurčení se častěji odvíjelo od enviromentálního aktivismu než od využívání autostopu.

### 1.3.2. Stopař/ka jako dobrodruh/dobrodružka

O pouhých pět let později, než Rinvoluceri vydal knihu, ve které bylo slovo beatnik zaznamenáno zároveň ve významu stopař a zároveň jako nadávka, vyšlo kultovní dílo Douglase Adamse jménem Stopařův průvodce po galaxii. Dílo si životní styl stopaře propůjčuje a rozšiřuje na celé galaxie a značně lichotivěji, než Rinvoluceriho respondenti jej propojuje se svobodou a dobrodružstvím.

Dobrodružství pro členy antikultury nehrálo při volbě stopovat zásadní roli. V policejní zprávě pařížské policie z roku 1968, kde bylo vyslechnuto 1000 členů hippies a beatníků různých evropských národností, se dobrodružství jako motivace k volbě tohoto stylu života neobjevilo ani jednou. (Rinvoluceri 1974)

Naopak v současném diskurzu se o dobrodružství ve spojení s autostopem mluví hodně. Laviolette (2020) dobrodružství ve své knize zmiňuje 79krát, Sienkiewicz and Adamiak (2023) na dvaceti stránkách 11krát, Mahood (2016) na 16ti stranách dokonce 22krát<sup>22</sup>. Zajímavé je, že Mahood, ačkoliv píše o období 60. a 70. let, se příliš nezaobírá se komunitami hippies či beatníků. Operuje s termínem

---

<sup>20</sup> Originál: „I certainly would not stop for them. I don't want those smelly, lousy, hermaphrodite beatniks in my car.“, překlad autorky

<sup>21</sup> Originál: “There is a whole group of people, call them beatniks if you like, though the term is vague, for whom it is a matter of principle to reject the society we live in but who at the same time take advantage of it.“, překlad autorky

<sup>22</sup> Číslo vznikla dle shody Ctrl F na vyhledávání “adventur” (aby byly zařazeny i tvary adventurous, adventurer apod.) v daných publikacích, je tedy možné, že jsou zařazeny i jednotky které nebyly nutně spjaty s autostopem či stopaři

„dobrodružné stopování“<sup>23</sup>, jako způsobu pro mladé lidi jinak se nevyčleňující z většinové společnosti získat zážitky, zkušenosti a zažít vzrušení – tedy zažít dobrodružství.

Laborde, Gerlach, and Vaughan (2021) ve své studii docházejí k závěru, že stopaři osobnostně v rámci modelu OCEAN<sup>24</sup> tíhnou k otevřenosti. Vlastnost otevřenosti je výrazná otevřeností novým zážitkům a zkušenostem, umění a dobrodružství. Osobnost stopařů v dnešní době by dle tohoto spojení odpovídala pojetí Mahood a stopaře jako dobrodruha.

Příznačné pro vnímání autostopařů může být, že většina stopařů o sobě nepřemýšlí jako o turistech. Autostop je pro ně formou zábavy, dobrodružství a stopují, protože chtějí a mohou, ne protože musí, jak tomu bylo v případě světových válek či hospodářské krize. Slávek Král, jedna z předních postav současného českého autostopu, o sobě zásadně hovoří jako o cestovateli, a podobné narativy se objevují i například mezi instagramovými influencery.<sup>25</sup>

### 1.3.3. Stopař/ka jako oběť a jako kriminálník/ice

Ačkoliv se v prostředí autostopu odehrály vraždy již v jeho počátcích<sup>26</sup>, obecné povědomí o tomto riziku se zvedlo až mnohem později s příchodem masovějších médií a senzací. Československé krimi Smrt stopařek z roku 1979, jak už název výmluvně napovídá, je příkladem kultury, která před stopem varuje a vykresluje ho jako nebezpečný. V tomto snímku Dádu Patrasovou a Janu Nagyovou, coby dvě studentky, kterým ujel poslední vlak a obrátí se k autostopu, znásilní a zabije uprchlý trestanec. Jednalo se o snímek založený na skutečné události z Trenčína a nešlo o jediný případ vraždy, který byl v souvislosti s autostopem medializovaný. (Slánská, 2020)

Série reportáží o vraždách stopařů a stopařek měla během 70. let místo na titulních stránkách a autostop byl v souvislosti vraždami výrazně medializován. Chesters a Smith (2001) zmiňují dva případy z Británie – konkrétně vraždu francouzské stopařky Celine Figard a sériové vraždění manželů Westových, kteří úmyslně vyhlíželi mladé stopaře a stopařky jako své oběti – a dávají je do souvislosti s poklesem stopování i jeho spojením s vysokým rizikem. Známý je ale i případ nevyřešených vražd se Santa Rosa v Kalifornii. Ze současnějších případů lze zmínit například vraždu německé studentky Sophie Losche, která se odehrála v roce 2018. (Hatim, 2019)

Ačkoliv nebezpečí pro stopaře je zmiňované častěji, mluví se samozřejmě i o risku pro řidiče. Ten byl mnohem výrazněji akcentován dříve, v šedesátých letech, kdy se více mluvilo o stopařích jako o kriminálních.

Jednou z hlavních příčin vzniku nebo pokusu o vznik organizovaného autostopu v některých evropských zemích v 50. a 60. letech byla bezpečnost řidičů. Pokusy vycházely z tehdejších stížností řidičů, kteří brali stopaře na situace, kdy se stopař rozhodl porušit důvěru, kterou mu řidič dal – například krádeží nebo poničením majetku. Dále pak anonymita autostopu vedla k tomu, že jej často využívali zločinci. (Čejková 2021)

S touto tematikou pracuje například i film Stopař (1986), kde je role brutálního vraha přisouzena stopaři. Méně extrémním případem ale může být stopař jako zloděj nebo prostě někdo, kdo poničí vozidlo, překročí hranice a požaduje po řidiči peníze, alkohol, či jin věci nad rámec jízdy.

---

<sup>23</sup> Adventure hitchhiking

<sup>24</sup> Model pěti velkých osobnostních vlastností (otevřenost, svědomitost, přívětivost, extraverce, neuroticismus) založený na teorii psychologie a sním spojený osobnostní test.

<sup>25</sup> Například profily @mulletnatripu nebo @vitkuvcestopiss

<sup>26</sup> (Schlebecker 1958) okrajově zmiňuje případ ženské vražedkyně, nezdá se ale, že by mu přikládal přílišnou důležitost.

Mezi lety 1980 a 1999 z 22 světově známých filmů se stopařskou tematikou, ji 7 vyobrazovalo v negativním světle a 6 v pozitivním. V letech 2000 až 2018 autostop vyobrazovalo pozitivně 15 z 27 filmů (Sienkiewicz and Adamiak 2023). Kultura tedy nutně netíhne k demonizaci autostopu a v mnoha případech jej naopak vnímá pozitivně. Dokonce, minimálně ve filmu, je tendence se ke stopování v poslední době stavět pozitivněji. Příkladem může být již zmíněný Stopařův průvodce po galaxii anebo i kultovní film Útěk do divočiny (2007)<sup>27</sup>, kde je autostop jedním z ústředních témat.

Varování před riziky spojenými s autostopem jak pro řidiče, tak pro stopaře, ale probíhá i v jiných sférách než zpravodajství. Policie ČR před autostopem oficiálně varuje a silně doporučuje předcházet rizikům, autostopem za žádných okolností nejezdit a volit jiné formy dopravy, podobně jako policie jiných evropských zemí.<sup>28</sup>

#### 1.3.4. Příležitostní stopaři

Ačkoliv k nim nesedí žádná všeřikající podobizna a literatura se jimi příliš nezabývá, existují i stopaři, kteří od tohoto umění neodvozuji svou identitu, a stopují jen občas. Autostop je pro ně okrajová záležitost, nebo to dokonce třeba zkusili jen jednou – buď proto, že to dělali jejich kamarádi a kamarádky, nebo protože jim ujel poslední autobus domů.

V literatuře a filmu je, na rozdíl od akademických textů, tento druh stopaře zobrazován v jeho nejčistší podobě – totiž bez přílišného zájmu o autostop jako o něco jiného než užitečnou formu přepravy. Tyto prameny se vyznačují především tím, že jejich tématem je něco úplně jiného než autostop, a proto pro výzkumnici, která si nedělala posledních deset let poznámky pokaždé, když se s něčím takovým setkala, je obtížné teď tyto zdroje najít. Smírím se tedy alespoň s tím, že zmíním dvě díla klasické americké a ruské literatury, a jednu českou pohádku, kde se stopař nebo stop zmiňují pouze takto mimochodem. Prvním je román Hrozny Hněvu Johna Steinbecka (1939), který se odehrává za hospodářské krize a autostop je tam přítomný jako okrajové téma. Druhým je román Doktor Živago Borise Pasternaka (1965), který se odehrává na pozadí historických událostí v Rusku a vyskytují se tam vojáci, kteří stopují. A poslední je česká pohádka Kouzla králů (2008), na kterou se musíte podívat.

Pokud se o příležitostných stopařích v literatuře mluví, tak většinou v kontextu ex-stopařů o jejich špatných zkušenostech, jako například zmiňuje Mahood: „Tisk publikoval rozhovory s ex-stopaři, kteří otevřeně popisovali ty nejhorší zkušenosti z cestování.“ (Mahood 2016, s13)<sup>29</sup>

Ačkoliv v rámci teorie je k této kapitole málo zdrojů, je důležité zmínit i stopaře, kteří jsou pouze příležitostní, protože zaprvé očekávám, že jich bude v současnosti většina a zadruhé bych mou předchozí kategorizaci vytvářela nebo podporovala stereotypy.

---

<sup>27</sup> Založené na stejnojmenném titulu Jona Krakauera, který sepsal příběh studenta, který opustil civilizaci a následně zemřev v aljašské divočině, film však téma autostopu zdůrazňuje mnohem více než předloha (dle (Sienkiewicz and Adamiak 2023)

<sup>28</sup> Například zde <https://www.policie.cz/clanek/nebezpecny-autostop.aspx>

<sup>29</sup> Originál: *“The press published interviews with ex-hitchhikers who openly described their worst experiences on the road.”*, překlad autorky

## 2. Sociální podmínky, které autostop umožňují. Co nás autostop může naučit o společnosti?

Jak to, že je autostop je vůbec možný? Samozřejmě by nemohl existovat bez některých faktorů, které jsme si již stanovili výše. V této kapitole ale odstupuji od motorismu, infrastruktur i schengenského prostoru a zaměřuji se na společenské základy autostopu. A zároveň se dostávám i k tomu, proč může být tento, jak někteří argumentují, na okraji přežívající fenomén zajímavý nejen pro těch pár jedinců, kteří ho udržují při životě, ale i pro společenské vědy.

Laviolette (2020) říká, že autostop je zajímavý pouze tehdy, když nás může něco naučit a o společenských tématech jako jsou genderové vztahy, vnímání rizik, důvěra a sdílení, přechodná přátelství a empatie, odcizení ekologie a další. (Laviolette 2020).

A právě v tom tkví jedinečnost a užitečnost autostopu. V následujících textech se věnuji jednotlivým sociálním konceptům, které autostop vůbec umožňují a nahlížím je skrze tento fenomén s otázkou: Co nás může autostop naučit o společnosti?

### 2.1. Důvěra

Důvěřuj, ale prověřuj. Nevěřte cizím lidem. Všem věř, ale nikomu nedůvěřuj. Anebo klidně i pro současnou mladou generaci jistě známý text písně: „*Jakube, jedinej komu můžeš věřit, je Jakub.*“<sup>30</sup> (Yzomandias, 2017)

Důvěra je ve společnosti důležitá, od nepaměti hluboko vrytá do lidských interakcí, a hraje prim v ekonomických, sociálních i politických sférách života. A zároveň, jak mimo jiné ukazují do různé míry zlidověná rčení výše, křehká, nepředvídatelná síla, která se těžko se dává i získává. Má mnoho podob a nejasnou definici.

Dle Nieuwenhuise (2022) můžeme mluvit o důvěrách v množném čísle. Důvěra v instituce, důvěra ve vládu a v její práci. Důvěra ve fyzické předměty, jako horolezec věří svému pojistnému lanu. Důvěra v barvy a symboly, když se řidič/ nebo řidička rozjede na zelenou. Důvěra v technologie, pokrok, odbornost a vědu. Důvěra v něčí charakter a dobré úmysly, sebedůvěra i víra v to, že všechno dobře dopadne, nebo třeba pro některé důvěra v to, že existuje Bůh. Důležitý je tedy kontext, který dá plovoucímu signifiantu důvěry konkrétnější obrysy.

#### 2.1.1. Důvěra v současném společenskovědním diskursu

Důvěra jako sociologické téma stále ještě stojí mimo mainstream, pomalu se však začíná dostávat do literatury. Většina z těchto textů a autorů mají společné to, že mluví o podobě důvěry a jejím úbytku v moderní společnosti. Ulrich Beck se ve své Rizikové společnosti věnuje především důvěře v systém a nazírá moderní společnost jako epochu, kdy zmizela víra nejen v Boha, ale i ve společenské systémy a jako zdroj pro vytváření závazků byla nahrazena strachem. Důvěru, respektive její ztrátu, reflektuje jako něco, co rozmnožuje rizika. (Beck 2011)

Riziko a důvěra jsou úzce spjaté i dle Misztal (2020). Ta kromě rizika dává důvěru do souvislosti i se zranitelností a říká, že důvěra je klíčová ve snižování zranitelnosti (Misztal 2020). Zatímco Beck o důvěře hovoří především na úrovni mezi člověkem a systémem, stejně tak Latour, který tematizuje důvěru ve vědu anebo Pecka (2023), který se pro změnu zabývá tím, jak lze systematicky budovat nedůvěru, Misztal se zaměřuje na důvěru mezi jedinci. Na rozdíl od Becka nesleduje úpadek důvěry

---

<sup>30</sup> Text z populární rapové skladby Mikasa Sukasa

v systém, ale úpadek důvěry mezi jednotlivci, který nutně vede k nárůstu důvěry v systémy. Důvěra ve smyslu *přístupu k někomu* mezi lidmi vzniká dle Mitsztal pouze v komunitách. K cizinci, k někomu mimo komunitu, se automaticky přistupuje s nedůvěrou.

Mnoho autorů přejímá pohled na důvěru od Simmela, který o důvěře přemýšlí jako o vztahu, kterému nutně předchází „*leap to commitment*“, tedy „skok k závazku“ (například Mitsztal 2020; Möllering 2024). To je hravou aluzí na anglické ustálené slovní spojení „*leap of faith*“, tedy „skok důvěry“, které se běžně používá k vyjádření slepé nebo silné víry v něco, která vede k akci.

V Simmelově pojetí je rozhodnutí k závazku tím, co vytváří půdu pro důvěru.

### 2.1.2. Důvěra v autostopu

V kontextu autostopu je důvěra jeden ze základních sociálních faktorů, které tuto činnost vůbec umožňují, protože autostop jako takový ze své podstaty závisí na důvěře mezi cizími lidmi. Stopování se tak stává úhlem pohledu, jakým můžeme na současné teorie důvěry nahlížet.

Slovy Nieuwenhuse (2022) stopování je „*o důvěře mezi cizinci, jejichž cesty se náhodou a momentálně protnou v prostoru a místech silnic.*“ (Nieuwenhuis 2022, s. 329)

Musí jít o důvěru vzájemnou – řidič důvěřuje stopaři, který na oplátku důvěřuje řidiči – a zároveň důvěru okamžitou, protože pokud se důvěra v řidiči neobjeví během pár vteřin, které většinou má na to udělat rozhodnutí zastavit, pak už k ní nedojde nikdy. Tento rychlý moment je tedy naprosto zásadní v utváření důvěry a vztahu mezi dvěma účastníky autostopu.

Důležité je vztahování se k cizím lidem. Pro řidiče je brát stopaře přijutím cizího člověka do osobního prostoru svého automobilu a pro stopaře je to vstoupení do tohoto prostoru, aniž by znal motivy anebo úmysly řidiče. Toto ve své podstatě je nastavení aktivní důvěry mezi dvěma cizími lidmi a překonání úzkosti, kterou mohou cítit z tohoto obývání „světa rizikových cizinců“. (Chesters a Smith 2001).

Ráda bych dala příběh, který se asi před týdnem udál mým rodičům<sup>31</sup>. S půjčeným autem na serpentýně v tureckých horách nezastavili starému stopaři. Rozhodnutí nezastavit nebylo hnáno ničím jiným než nedůvěrou v to, že se půjčenému autu nic nestane. Rozhodnutí ale, jak dokládal telefonát se mnou o pár dnů později, litovali. Chci na tom ilustrovat, že pokud by bývali měli na rozmyšlenou víc než těch pár vteřin a racionálně by se nad tím zamysleli, pánovi by zastavili – co tedy vzbudilo podvědomou nedůvěru?

Nebo naopak, co by bývalo bylo vzbudilo důvěru? Mezi stopaři je těchto pár vteřin, co má řidič na rozhodnutí známá věc. Existují strategie a poučky, jak se chovat, abyste důvěru řidiče vzbudili. Nieuwenhuis (2022) například píše o důležitosti oblečení, kterého si byli vědomi již stopaři ve čtyřicátých letech, kteří oblékali vojenské uniformy, aby zvýšili své šance na svezení. V současnosti je slušné oblečení mezi stopaři známou strategií, jak se zdát důvěryhodnějším.

Oblečení není jedinou taktikou, jak získat důvěru řidiče. McGuire 2017 uvádí, že pár skládající se ze ženy a muže se zdá důvěryhodnější než dva muži, a samotný stopař má také větší šanci, že mu někdo zastaví. Toto mezi stopaři není neznámé, a dokonce je běžná strategie že jeden ze stopující dvojice se schová a ukáže až v okamžiku, kdy vozidlo zastaví – ačkoliv pro moment rozhodování řidiče se tato technika může těšit úspěchu, z pohledu vytvoření důvěry může být naopak kontraproduktivní. To dokládá i jeden z McGuiriných respondentů, kteří v takovém okamžiku stopaře sice nabral, ale z nervozity je hned na další benzínce vyhodil.

---

<sup>31</sup> K 19.6. 2024

Tento okamžik, za který se řidič nebo řidička rozhodnou zastavit je výše zmíněný Simmelův „leap of commitment“. V okamžiku, kdy se řidič rozhodne zastavit, „skočí“ a připravuje tím půdu pro vybudování důvěry. V okamžiku, kdy dojde k prvnímu rozhodnutí zastavit, je už mnohem snazší pro řidiče i pro stopaře důvěřovat tomu druhému. Ze strany stopaře se o „leap of commitment“ jedná v případě, že nastoupí do auta.

I po zlomovém okamžiku rozhodnutí hraje důvěra nadále klíčovou roli ve vztahu řidiče a stopaře. V něčem je tento naprosto anonymní, náhodný a krátkodobý vztah zajímavým pohledem na to, jak funguje důvěra. Nieuwenhuis (2022) například uvádí, že se mu jeden ze řidičů svěřil „*Nikdy jsem to nikomu neřekl, ale myslím, že možná mám páté dítě se ženou, kterou jsem potkal teprve před rokem. Nikdy jsem to nikomu neřekl.*“ (...) „*Někdy věříme cizím lidem s větší lehkostí než těm, co jsou nám nejbližší.*“ (Nieuwenhuis 2022, s. 339).<sup>32</sup>

Důvěra řidiče k cizímu člověku najednou nabírá úplně jinou podobu a rozměr než mezi blízkými. Laviolette (2020) mluví o společnosti, která potřebuje víc důvěry, ne méně, protože míří ke společenské samotě<sup>33</sup>. Esenciální součástí autostopu, která toto zahrnuje, je přesně o tom najít si chvilku na propojení s někým cizím. Lidová moudrost, která radí že „cizím lidem se nemá věřit“ nebo pojetí Mitzal, kdy důvěra je vztah, který může fungovat pouze v komunitě v případě autostopu ztrácí na síle.

Jedno z možných vysvětlení, proč se autostop zdá uhýbat od těchto pojetí důvěry je propojení důvěry a solidarity. Blížkost těchto dvou konceptů komentuje například Nieuwenhuis (2022), který se tématem důvěry v autostopu zabýval: „*Solidarita je možná nejbližším partnerem důvěry. Jsou si podobné, ale nejsou stejné.*“ (Nieuwenhuis 2022, s. 339).<sup>34</sup> Jak se tedy liší?

Petrusek ve svém velkém sociologickém slovníku definuje solidaritu takto: „*Solidarita znamená dobrovolnou společenskou soudržnost mezi rovnými, ochotu ke vzájemné pomoci a podpoře v rámci nějaké skupiny.*“<sup>35</sup>

Zatímco důvěra je tedy onen „leap of commitment“, jednání na základě nějakého předpokládaného pozitivního výsledku, solidarita je soucit a podpora někoho, koho vnímám jako sobě rovného a člena vlastní skupiny. Z tohoto pohledu můžeme chápat i důvěru mezi stopařem a řidičem z pohledu Mitzal – skrze solidaritu se řidič i stopař stávají členy jedné skupiny a je pro ně možné k sobě navzájem přistupovat s důvěrou.

Mimo to je solidarita dozajista jedním z důvodů, proč byl autostop historicky silný v krizi – v krizi rostla solidarita mezi lidmi a s ní i autostop a zastavení někomu se v dobách krize zdálo jako více žádoucí.

Důvěra má ale, jak už jsem zmínila výše, mimo vztahu či přístupu mezi dvěma jedinci, zároveň i celospolečenský rozměr. Většina autorů, ze kterých výše vycházím se vztahovala k důvěře jako síle a s obecnou přítomností ve společnosti. Z tohoto hlediska je možné sledovat úbytek stopařů například v průběhu pandemie covidu, kdy byla vžitá nedůvěra k cizím lidem ještě posílena pandemií a důraznými doporučeními se nestýkat s lidmi.

---

<sup>32</sup> Originál: „*I never said this to anyone, but I think I might have a fifth child with a woman I met only about a year ago. I never told anyone this*“ (...) „*Sometimes, we trust strangers with greater ease than those closest to us*“, překlad autorky

<sup>33</sup> Laviolette hovoří o *social loneliness*

<sup>34</sup> Originál: „*Solidarity is perhaps trust's closest bedfellow. The two are similar but not the same.*“, překlad autorky

<sup>35</sup> Převzato z Wikipedie

Jeden z respondentů Sienkiewiczze a Adamiaka (2023) předpovídá, že ačkoliv pandemie a její opatření jsou efektivně u konce, obnova důvěry v cizí lidi a tím pádem i autostopu, který je na této důvěře přímo závislý, bude trvat mnohem déle. (Sienkiewicz a Adamiak 2023)

Venäläinen se dívá na úpadek autostopu a rozkvět jiných organizovaných ridesharingových forem a cituje the Guardian, který zmiňuje úpadek autostopu jako „moderní tragédii“, protože závisel na solidaritě, důvěře a vzájemnosti. Oproti tomu je současná forma ridesharingu „nudně předvídatelná“. (Eskelinen, Hirvilampi, a Venäläinen 2020)

Je zajímavé, dát toto do kontextu důvěry v systémy – může být úbytek autostopu skutečně na úkor přesunu vzájemné důvěry mezi jednotlivci v důvěru v systém? Čím se liší řidič v ridesharingové aplikaci od řidiče, který zastaví stopaři se zdviženým palcem jiným, než nějakou institucionální či systémovou záštitou? Nielsen a kol. (2015) jdou v této úvaze ještě dál a říkají „...pokaždé, když jedou autobusem, sdílejí s cizími lidmi a věří řidiči, kterého neznají.“<sup>36</sup> V takovém okamžiku lze skutečně předpokládat, že je jednodušší věřit někomu, kdo je systémem pověřený k tomu, aby mě přepravoval, než někomu, kdo takové rozhodnutí udělá sám u cesty.

Úpadek autostopu ale nemusí být nutně dílem pouze větší důvěry v systémové způsoby přepravy, ale třeba i celkové eroze důvěry ve společnosti, která přichází s komodifikací, ekonomickým individualismem (Sienkiewicz and Adamiak, 2023) a strachem, kterému autostop statečně vzdoruje (Laviolette 2020).

## 2.2. Risk a riziko

Důležitým úvodem k této kapitole je uvedení rozdílu, který čeština, oproti angličtině, kterou využívá většina mých zdrojů, dělá mezi riskem a rizikem. Anglický *risk* je totiž oboje. Může mít i pozitivní i negativní stránku, zachycuje zkrátka možnost, že se výsledek bude lišit od našeho prvotního očekávání. České riziko sebou nese negativní podtext, je to hrozba, je to taková změna očekávání, kterou si nepřejeme. Risk sebou nese nádech dobrodružství, něčeho, kdy naše očekávání, tedy nejlepší možný způsob, jak může situace dopadnout převyšuje hrozbu situace nejhorší. Riziko podstupujeme proto, že často nemáme na výběr, ale riskovat je naše volba. Pro případ autostopu mi po zamýšlení přijde trefnější označení risk, budu ale pracovat s oběma pojmy, jelikož jsou úzce spjaté nejen v teoretickém diskursu, ale i v praktikách autostopu. Spíše než risku nebo riziku v rámci této kapitoly věnované faktorům, které autostop umožňují, přemýšlím o ochotě riskovat a přijímat riziko.

Klasickým přístupem k posuzování rizik je přístup na základě pocitu – věci jako velikost, pravděpodobnost rizika a závažnost jeho dopadů vyhodnocuje většina lidí pocitově. Na úrovni společnosti je ale pro pojetí rizika směrodatná matematika. Riziko se dá, na rozdíl od hrozby, přesně spočítat – jak je veliké, jak je pravděpodobné, zda se vyplatí jej riskovat. Tato jeho vlastnost je zásadní proto, že umožňuje s riziky nakládat – plánovat opatření, předcházet jim anebo se je rozhodnout podstoupit a do určité míry tedy přináší kontrolu. Klasickým příkladem a také úzce spjatý se sociologickou historií rizika je pojišťovnictví – tedy snaha rizika spočítat a mitigovat jejich případné dopady. (Taylor-Gooby and Zinn 2006)

Tímto aspektem rizik se zabývá například Ulrich Beck ve svém díle Riziková společnost, kde říká, že nakládání s riziky se stává ústředním tématem naší společnosti. Vnímá riziko jako něco, co je v moderní společnosti vytvářeno a dále se snaží s vytvořenými riziky nějak pracovat. Rozdělení rizik ve společnosti není rovnoměrné, i když samozřejmě mohou dopadat na všechny. (Beck 2011)

---

<sup>36</sup> Originál: *“every time they ride in a bus or train they are sharing that ride with strangers, and trusting a driver they do not know.”*, překlad autorky



S pojmem riziková společnost ale operoval i Giddens, který píše že „*Riziková společnost je společnost, kde stále více žijeme na hranici technologií, kterým nikdo úplně nerozumí a které mohou vést k různým možným budoucnostem.*“ (Giddens 1999, s. 3).<sup>37</sup> Koncept budoucnosti je v tematizaci rizik klíčový. Riziko je, ostatně jako autostop, konceptem moderní společnosti. Ve středověku ani v žádné tradiční kultuře představa rizika neexistuje – nebezpečí jsou daná a nelze s nimi počítat ani je kontrolovat. V současné společnosti se ale s riziky plánuje, zabývá se budoucností a dopady současných technologií v budoucnosti. S tím je úzce spjatý i koncept bezpečnosti. Riziková společnost tedy nutně nemusí znamenat, že by ve společnosti rizik přibývalo, ale mění se to, jak se k nim lidé vztahují a společně s poznáváním rizik se klade stále větší důraz na bezpečnost. (Giddens 1999)

### 2.2.1. Risk a riziko v autostopu

*“Risk, dobrodružství a důvěra jsou tři ze srdcí. (autostopu, pozn. aut.).”* (Lavolette 2020, s. 1).<sup>38</sup>

Risk a důvěra se v autostopu spojují a prolínají. Mohu se vrátit ke svému příběhu, jak moji rodiče nevezali tureckého stopaře. Svedla jsem to na důvěru – neměli důvěru, že se půjčenému autu nic nestane. Ale co kdyby se místo nedostatku důvěry jednalo naopak o neochotu se vystavit riziku – tedy neochotu riskovat?

Na tomto příkladu se dá jasně prozkoumat vliv rizika jako možné budoucnosti. Pro moje rodiče byla budoucnost, kdy musí vrátit auto, které je zničené ve chvíli jejich rozhodování příliš velkým rizikem. Později ale, když jsme spolu mluvili, u nich převážila racionální kalkulace možných výsledků a rozhodli se, že potenciální dobrý skutek by byl býval převážil možné riziko.

Podobné pozorování popisují Chesters a Smith (2001). Současné teorie o důvěře a riskování (Beck 2011; Giddens 1999; Misztal 2020) se dají nahlížet skrze setkání stopaře a řidiče. Pokud je setkání, tedy jeho vnímání oběma aktéry a očekávání úspěšně zvládnuté, důvěra v dobrý výsledek převáží nad neochotou riskovat. V těchto případech se řidiči rozhodují podle pocitového rizika. Co všechno má ale na tento pocit vliv a proč se to například v porovnání se 60. lety tak zásadně proměnilo?

Prvním důležitým faktorem při odpovídání na tuto otázku je proměna vnímání automobilů. V současnosti je automobil vnímán jako osobní prostor, soukromé místo, pro některé řidiče dokonce možná jakýsi domov na kolech (Chesters and Smith 2001; Lavolette 2020). S touto proměnou vnímání automobilu je stále těžší do tohoto osobního prostoru vpouštět cizince, protože je to větší riziko – riskuji víc, pokud pustím neznámého člověka do prostoru, kde se například vyskytují mé osobní věci a kde jsem ho nečekal.

Druhým faktorem může být Giddensovo (1999) vnímání společnosti jako stále více orientované na bezpečnost. Ačkoliv již v 50. a 60. byla většina rizik, se kterými je autostop spojován přítomná, mluvilo se o nich mnohem méně. Schlebecker (1958) zmiňuje možnost vraždy vlastně jen okrajově jako argument, že se jich dopouští i ženské stopařky, a tudíž se nijak neliší od mužů. Risk, který s tím je pro nás v současnosti je spojený, vůbec nereflktuje. Stejně tak v Rinvolucioho (1974) díle se v mnoha rozhovorech, které v textu cituje, téma osobního riskování nebo rizikovosti autostopu

---

<sup>37</sup> Originál: “*A risk society is a society where we increasingly live on a high technological frontier which absolutely no one completely understands and which generates a diversity of possible futures.*”, překlad autorky

<sup>38</sup> Originál: “*Risk, adventure, and trust are three of the hearts*”, překlad autorky

vůbec neobjevuje, ačkoliv na začátku 60. let taktéž byly známé vraždy spojované s autostopem. Můžeme se dohadovat, zda se skutečně zvýšila rizikovost autostopu, anebo spíš se změnila naše ochota riskovat.

Z pohledu stopaře je pravděpodobně přístup k rizikům autostopu obdobný, jako u řidiče. Stejně jako řidič udělá volbu nezastavit, většina lidí v dnešní společnosti udělá volbu nestopovat – a tudíž se nevystaví rizikům s tím spojeným. Oproti řidičům zde může jít o mnohem více racionální volbu.<sup>39</sup> Tady je jasně patrná asymetrie, která je pro vztah řidiče a stopaře typická. Obecně lidé snáze přijímají riziko, pro které se sami rozhodnou, než kterému jsou vystaveni bez možnosti volby, což by sedělo pro případ stopování i zastavení stopaři, v každém případě jde ale o volbu vykonanou za podstatně jiných podmínek.

Mahood (2016) ale ještě adresuje jeden vztah stopaře k riziku. „*Na cestě byli stopaři hrdí na nepředvídatelnost, vzrušení a risk.*“ (Mahood 2016, s. 11). Risk se v tomto pojetí stává něčím lákavým a vyhledávaným, a podporuje představu stopaře jako dobrodruha. Čím více je naše společnost opatrná vůči rizikům, tím více autostop přitahuje takové osoby, kteří nemají odpor k riziku, či jej dokonce vyhledávají. Mahood tuto vlastnost spojuje s členy subkultur, kteří se vůči konzervativní kultuře vymezují právě ochotou přijímat rizikové chování a vnímat jej jako naplňující, hravé, spontánní, komunitní a transformativní.

Pro to, abychom se zamysleli nad riziky autostopu z pohledu Becka (2011) a jeho nerovné distribuce rizik ve společnosti, si musíme nejdřív jasně říci, že autostop je rizikovou aktivitou. Ačkoliv bohužel nejsou data, která by tato tvrzení stoprocentně racionálně<sup>40</sup> podkládala, mezi rizika běžně spojovaná s autostopem patří nevhodné chování, napadení, sexuální obtěžování, ublížení na zdraví, krádež anebo prostě jen nepříjemná spolujízda. Rozhodně ale můžeme zařadit i rizika, která jsou méně žitá a nespojovaná výhradně s autostopem. Sem by spadalo například nebezpečí bouračky. Je tedy rozmístění těchto rizik ve společnosti nerovné?

Ve spojitosti s výše zmíněnými riziky vyvstává již dlouho<sup>41</sup> otázka genderu. Ženy jsou náchylnější k tomu zažít sexuální obtěžování i fyzické napadení. Zároveň historicky byl autostop způsobem dopravy určeným chudší vrstvě, rizika tedy nerovně dopadaly na ekonomicky slabší skupiny. V neposlední řadě autostop byl a je využíván jako náhrada za nedostatečnou anebo chybějící infrastrukturu veřejné dopravy a dopady rizik spjatých s jeho využíváním tak tíživěji dopadají na vyloučené regiony.

Pokles zájmu o autostop může souviset i s tím, jak se společensky proměňuje vnímání rizika a je kladen stále větší důraz na bezpečnost. Zároveň ale ukazuje, že k rizikům je možné se vztahovat i pozitivně, jako v případě stopařů, pro které je risk jeden z pozitivních aspektů autostopu.

### 2.3. Sdílení

V současnosti se těší popularitě sdílená ekonomika. Görög 2018 uvádí mnoho definic a různých podob, které tato ekonomika nabírá, ale všechny mají společné jedno – jedná se o směnu, která stojí na systémovém zprostředkování, které většinou znamená výtěžek alespoň pro jednu ze stran.

Co u autostopu vyvstává a čím se odlišuje od jiných podob sdílení mobility v rámci sdílené ekonomiky, jako je například carsharing, ridesharing a podobně, je jeho nesystémovost. Ve sdílené

---

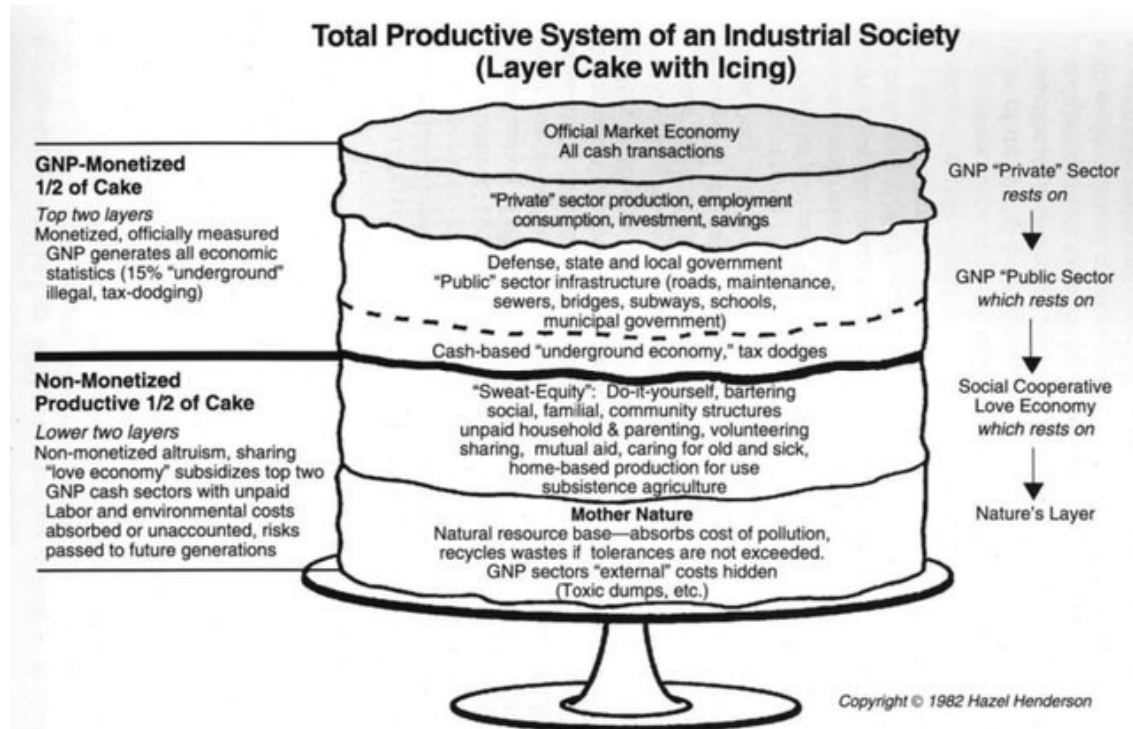
<sup>39</sup> Nikoliv v pojetí Becka (2011), který rozlišuje racionální riziko jako vědecky stanovené a iracionální jako vnímané.

<sup>40</sup> Tentokrát již Beckovou terminologií, tedy racionální jako vědecky stanovené

<sup>41</sup> První zmínky jsou již u Schlebeckera (1958), kdy přemýšlí and vhodností a bezpečností autostopu pro ženy

ekonomice si lidé mohou vybrat s kým se potkat a s kým sdílet, ale s autostopem to tak docela nefunguje. Nějaký výběr je možný, ale minimálně ztížený nedostatkem informací o potenciálním spolucestujícím. V tomto smyslu moderní technologie vlastně ubraly z nejčistší podoby autostopu. Zároveň například ve východní Evropě byl autostop historicky placený, takže jeho nahrazení za ridesharingem vlastně moc nezměnilo. (Lavolette 2020)

Pro pochopení toho, jak autostop a sdílení zapadají do ekonomiky si propůjčím model dortu Hazel Henderson.



Patrový dort s polevou dle Hazel Handerson. Zdroj: Cameron and Gibson-Graham (2003)

Handerson mluví o ekonomice v několika vrstvách, které pro sebe navzájem tvoří základ. Vše stojí na „Matce přírodě“, tedy nejspodnější a nejzákladnější vrstvě a následuje Sociální kooperativní vrstva, kterou Henderson nazývá Ekonomikou lásky. Teprve potom se dostáváme v k vrcholku dortu, kde se nachází vrstvy privátní a veřejné ekonomiky, které operují s penězi.

Autostop jako jev se tedy vyskytuje ve vrstvě ekonomiky lásky, jelikož se vyznačuje nezištností. Právě do této vrstvy zařazuje Henderson různé formy sdílení. Na sdílení je vybudovaná občanská a demokratická společnost. Jejich pozitivní vývoj vyžaduje smysl pro solidaritu a ochotu sdílet, a ochotu přijímat rozlišnosti, a proto máme co cenného se naučit od stopařů kteří jsou ochotní riskovat a vstupovat do vztahů, ve kterých ustupují klasické hranice každodenního života a kde tak mají šanci objevovat nové možnosti. (Chesters and Smith 2001).

Sdílení ale hraje v autostopu ještě jednu podstatnou roli. Skrze sdílení zkušeností, zážitků, tipů a rad se mezi stopaři utváří komunita. Dokládá to například komunitní portál Hitchwiki, který je asi největším současným sborníkem kolektivní stopařské moudrosti, ale i před dobou internetu existovaly způsoby, jak spolu stopaři komunikovali. Ve formálnější a z venku viditelnější rovině

vycházely například stopařské průvodce,<sup>42</sup> ale i mimo systém existovaly způsoby komunikace mezi stopaři. Například typická stopařská místa<sup>43</sup> byla popsána vzkazy pro neznámé následovníky, které spojovaly stopařskou komunitu.

Sdílení v rámci ekonomiky lásky je „pod povrchem“ a není zaštitěné žádným oficiálním systémem. Mimo unikátního příkladu Polska jev autostopu, ve svých různých kulturních variacích, úspěšně vzdoruje organizaci a systematizaci. Tím že se stopaři vymaňují z každodenních podob cestování se rozvíjí nové kontexty pro vyjádření komunity, důvěry a společenského přijetí. To se objevuje při sdílení společných strastí a radostí a formování prchavých známostí, které ale zůstávají upřímné a obnovitelné. Cesty stopem jsou na hranici toho, co nazýváme společností – současně jsou její součástí a současně ne – ve které je prostor pro osobní i kolektivní osvěty. (Laviolette 2020)

## 2.4. Gesto a neverbální komunikace

Jen málo gest je tak univerzálních a rozeznávaných jako stopařské gesto zdviženého palce. Je pro toto umění tak signifikantní, že se dokonce v angličtině používá „thumb a ride“<sup>44</sup> jako stopnout auto. Ačkoliv aktivních stopařů, stopařek a těch, kteří jim zastavují je v současnosti pomálu, gesto zdviženého palce zná skoro každý.

Burke and Gusfield (1989) mluví o člověku jako o „zvířeti používajícím symboly“. Ačkoliv v jejich případě se jedná spíše o jazyk, schopnost přisoudit symbolu, gestu, zvuku anebo dalším věcem význam je v autostopu manifestována právě gestem palce. Aby byl tento symbol funkční, je třeba aby jej obě strany v neverbální komunikaci (v našem případě stopař/ka a řidič/ka) znali.

V kvantitativní studii Morgan a kol. (1975) měří úspěšnost různých druhů signálů v autostopu a gesto zdviženého palce vedlo k zastavení více aut, než použití jiného, podobně univerzálního, gesta prosby. Dále z jejich studie vychází, že nezanedbatelný vliv má i oční kontakt, který také vede k větší úspěšnosti.

Tohoto si všímají i na Hitchwiki, kde je oční kontakt a jasné gesto pro zastavení popsáno v základních tipech pro cestování. Zároveň jsou zde doporučené i klasické cedule s názvem destinace jako opět prostředek zvyšující šanci na zastavení. To je jeden z příkladů toho, že kontext neverbální komunikace se v autostopu rozšiřuje i za gesto palce. Dalším příkladem může být, že řidiči běžně komunikují se stopaři, i když zde symboly nejsou tak ustálené. Užívají ruce k naznačení toho že jedou jinam, nebo že mají plné auto. (Laviolette 2020)

Přijde mi zajímavé, že z těch poměrně málo světově rozpoznávaných gest je jedno přisouzené stopařství, a ačkoliv jsem se snažila najít prameny, jeho vznik a rozšíření zůstává poměrně záhadou.

## 2.5. „Pošli to dál“ laskavost

Laskavosti i dluhy jsou od nepaměti přítomné v lidské společnosti a možná na první pohled nemusí být jasné, jak spolu souvisí. Důležitým rozdílem mezi laskavostí a dluhem je, že dluh jde jasně vyčíslit, zatímco laskavost nemá konkrétní sumu, kterou si mohu napsat do účetnictví. Zároveň však ale ve společnosti lze i laskavost dlužit. Graeber (2012) o darech a jejich oplácení mluví takto:

---

<sup>42</sup> Právě odsud vzal pravděpodobně Douglas Adams jméno své proslulé knihy Stopařův průvodce po Galaxii

<sup>43</sup> Tj. místa, které byly v komunitě známé tím, že se tam dobře stopovalo – takové místo musí být vhodné k zastavení pro řidiče, mít dobrou viditelnost a nesmí tam auta jezdit moc rychle, jinak se naděje na “chycení stopa” podstatně snižuje

<sup>44</sup> Česky by to bylo zhruba “odpalcovat auto”

*“Nejčastěji funguje výměna dárků takhle: koupím někomu pivo, on koupí další rundu. Předpokladem pro to je naprostá rovnost. Pojdme se ale zamyslet nad složitějším příkladem: vezmu přítele na večeri do luxusní restaurace, po uplynutí vhodné doby oni zase pozvou mě. Jak antropologové už dlouho podotýkají, existenci těchto zvyků – a zvláště pocitu, že člověk by opravdu měl oplácet laskavostí – nelze vysvětlit pomocí běžné ekonomické teorie. Ta předpokládá, že lidské vztahy jsou v zásadě obchod, a my jsme sobečtí jedinci, kteří se pro sebe snaží získat co nejvíce s co nejmenšími výlohami a námahou. Zmíněný pocit je ale dost skutečný a může způsobit opravdový stres těm, kdo mají omezené prostředky, ale nechtějí to dát najevo.” (Graeber 2012, s. 42)*

Graeber tematizuje laskavost velmi podobně jako dar, a přidává jeden podstatný rozdíl. Laskavost stojí na komunikaci, o laskavost se žádá a následně vzniká pocit dluhu. Dle Graebra ale existují i laskavosti, u kterých pocit dluhu nevzniká. Konkrétně se jedná o maličkosti, jako požádání o cigaretu, či podržení dveří u výtahu, anebo naopak velké věci – většina lidí by neváhala, kdyby měla například pomoc dítěti, které spadlo do kolejiště. Existuje ale i kategorie velkých laskavostí, kdy jedna strana nemá na to oplatit laskavost v plné výši, a pak dochází k oplácení laskavosti respektem a prokazováním úcty.

V autostopu jde o velmi specifický prostor poskytnutí laskavosti, protože na rozdíl od situací, o kterých hovoří Graeber, zde předpoklad reciprocity zaniká – jednoduše proto, že stopař nebo stopařka kteří o laskavost žádají a obdrží ji a řidič nebo řidička, kteří ji poskytují, už se pravděpodobně nikdy nesetkají.

Pohled na splácení laskavostí je možný právě skrze optiku prokazování úcty. Stopař moc dobře ví, že nebude mít šanci laskavost řádně splatit, a tak během jízdy prokazuje řidiči úctu – respektuje jeho hudební vkus, baví anebo nebaví se s řidičem tak, jak si přeje, a jinak dokazuje svůj vděk.

V historii jsem se krátce zmiňovala o policistech, kteří místo aby vynucovali protistopařské předpisy často dokonce stopaře svezli a Schlebecker (1958) to přisuzoval vlastní zkušenosti policistů, kteří v mládí využili autostopu a soudobé braní stopařů vnímali jako příležitost oplácet laskavost. V kontextu autostopu tak můžeme přemýšlet i o „poslali to dál“ laskavosti. Pocit dluhu řidičů, kteří sami někdy využili laskavosti projíždějícího řidiče, v nich přetrvává velmi dlouhou dobu. Skrze to, že berou stopaře vlastně laskavost „posílají dál“, splácejí svůj dluh a předávají jej někomu jinému. Autostop se tak stává zajímavým pohledem na společnost a její nakládání s laskavostmi, které nemohou rovnou splatit.

Tohoto si všímají i Chesters a Smith (2001), avšak předpokládají, že tento pocit obecného dluhu, který bývalí stopaři cítí, stejně jako pocit sounáležitosti a soucitu, který vedl řidiče k braní stopařů v 60. letech, bude narušen zvýšenou citlivostí k riziku, protože stopaři jsou vnímáni jako nebezpečí.

### 3. Proč stopařů ubývá? Současné sociální vlivy na (nejen) pokles autostopu.

Nepopíratelnými faktory, které hrají roli v úbytku autostopu je zlepšující se hromadná doprava a stále větší procento populace, které vlastní a užívá osobní automobil. V předchozích kapitolách, jsem se zároveň věnovala i strachu, který se kolem autostopu vyskytuje především v souvislosti s medializovanými případy vražd a klesající ochotou přijímat rizika. Ačkoliv důkazy o tom, že by se autostop stal nebezpečnějším chybí, jistota, že to tak je se stala součástí veřejného mínění. (Chesters and Smith 2001)

K poklesu autostopu ale existují i další možná vysvětlení a důvody. Dle Lavioletteho (2020) nedošlo k úpadku autostopu obecně, ale pouze v západních zemích. Úpadek autostopu zde lze nejjednodušeji vysvětlit celkovým postojem, který jej staví do opozice proti obecným hodnotám a zásadám neoliberalismu. Neoliberalismus jako systém, který se za každou cenu snaží maximalizovat efektivitu a komodifikovat ekonomiku, se těžce potýká s v některých ohledech anarchistickým provozováním autostopu.

V následujících kapitolách se zaměřuji na dva takové jevy neoliberalistické moderní společnosti, které mají dle mého názoru na autostop a jeho úbytek největší vliv, a těmi jsou individualizace a komodifikace.

### 3.1. Individualizace

Individualizace je zásadní koncept současné sociologie, který popisuje proměny sociálních struktur a osobních identit v pozdní modernitě. Proměna z pospolitě, kolektivní společnosti na společnost, kde jsou jedinci stále více zodpovědní za svou vlastní identitu, své volby a jejich konsekvence.

Beck and Beck-Gernsheim (2002) dávají do kontrastu původní vznik a vývoj sociální a politické identity, kterým buržoazie vzdorovala proti feudálním strukturám, a pojetí osobní identity v době, kterou nazývají pozdní modernitou. Individualizace v pozdní modernitě je pro ně naopak produktem trhu práce a projevuje se v získávání, zlepšování a předvádění pracovních dovedností. Zároveň identita je v pozdní modernitě stále méně a méně připisovaná osudu a stává se záležitostí osobních voleb a je tudíž proměnlivá. (Beck and Beck-Gernsheim 2002)

S pojem pozdní modernita pracuje i Giddens (1995) a podle něj se vyznačuje zahlcením jedinců rozhodnutími. Nejedná se jen o důležitá rozhodnutí s dalekosáhlými důsledky, ale i rozhodnutí, která dříve bývala určena rutinou. Ty najednou určují nejen to, jak se člověk chová, ale i kdo je a kdo chce být. V pozdní modernitě se nejedná jen o veliké volby, ale i každodenní drobnosti, jako jak se obléct a co jíst. Tyto rozhodnutí jsou klíčová pro sebepojetí člověka. Vlastní identita není jasná vlastnost nebo soubor znaků ale je proměnlivá a chápána člověkem v kontextu jeho rozhodnutí a jeho života (Giddens 1995).

Díky tomuto procesu se každý člověk stává zodpovědnějším za své vlastní volby a sám za sebe. Vedlejším znakem takového jednání je postupné odštěňování se od závislosti na ostatních lidech. Každý má být zodpovědný sám za sebe a starat se sám o sebe. Simmel rozlišuje paradox individualizace v moderní společnosti – jedinci mají iluzi nezávislosti na společenském celku, ale každý člověk je v moderní společnosti závislý na stále větším počtu lidí. Zároveň je ale nezávislý v moderní podobě, a může například cestovat, volit si zaměstnání nebo si vybírat partnera.

#### 3.1.1. Individualizace a autostop

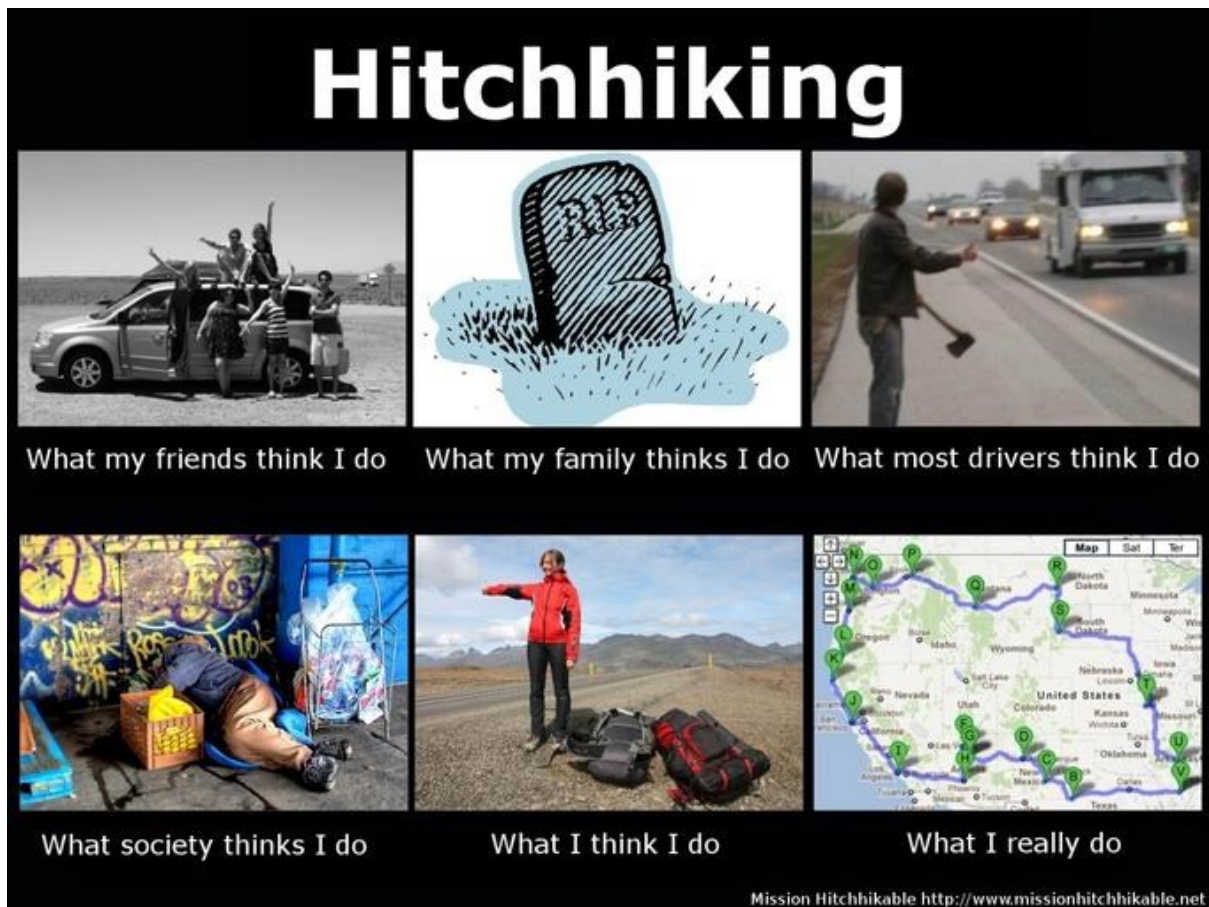
Český stopař Slávek Král<sup>45</sup> a Jack Kerouac mají krom autostopu společnou ještě jednu věc: ani jeden z nich se neidentifikuje jako turista. Způsob, jakým cestují je pro ně zásadní formou sebeurčení. Podobně to bude cítit většina stopařů, pro které je autenticita zásadní a ježdění stopem může být formou nejen sebe prezentace i ale i sebepojetí a částí v určování vlastní identity.

V časech individualismu je osobní identita odvozovaná od pracovních schopností a centrem zájmu se stává osobní rozvoj a seberealizace. Laviolette (2020) sleduje jak se zodpovědnost za vlastní úspěchy a selhání přenáší do vnímání autostopu jeho respondentů a informantů. Někteří mají tendenci se v rámci sebe prezentace zmiňovat o svých zkušenostech, získaných během autostopu. Jiní naopak,

---

<sup>45</sup> Autor několika cestopisů a travelblogu <https://slavekkral.cz/>

v případě serióznějších stopařů, u kterých se nejedná pouze o okrajový koníček, ale životní náplň, mají snahu si doplnit například sociální vzdělání, aby byli v autostopu úspěšnější. (Lavolette 2020)



Stopařské meme zobrazující, jak stopaři reflektují, jak jsou vnímání společností a sami sebou.

Zdroj: <https://knowyourmeme.com/photos/262800-what-people-think-i-do-what-i-really-do>

Odvíjení vlastní identity od autostopu ale není jen záležitostí stopařů, týká se samozřejmě i řidičů.

Mahood píše: „Pro motoristy bylo svezení mladého stopaře vnímáno jako dobrý skutek anebo paternalismus, v případě stopařky rytířský čin.“ (Mahood 2016, s.2)<sup>46</sup>

Řidiči, kteří brali stopaře tedy nejenže odvozovali svou identitu od tohoto skutku, ale dokonce rozlišovali podle toho, jaké pohlaví od silnice „zachránili“. Stejně tak může být identita odvozená i od nezastavování stopařům. V Rinvolucioho (1974) rozhovorech byli i řidiči kteří z principiálních důvodů stopaře brát nechtěli, protože je do jisté míry považovali za pokrytce, kteří zneužívají řád společnosti, ale zároveň jí opovrhují.

Důležitým znakem, který Lavolette (2020) připisuje individualizaci<sup>47</sup> je čím dál tím ostřejší rozlišování prostoru na soukromý a veřejný. Autor se vymezuje vůči tomuto dualismu a operuje s pojmem

<sup>46</sup> Originál: “For motorists, picking up a young hitcher was perceived as an act of charity or paternalism or, in the case of female hitchhikers, of chivalry.”, překlad autorky

<sup>47</sup> Nebo take individualismu. S těmito dvěma pojmy pracuje záměně.

dividualita<sup>48</sup>, která je pro něj významná z několika důvodů: „*Nejočividnější je ten, že řidič obětuje svůj vlastní individualismus a přijme jisté bezpečnostní riziko, aby mohl pomoci dalšímu cestovateli. Stejně tak se stopaři rozměňují v systému neustálého riskování a souboru letmých interakcí a náhodných setkání.*“ (Lavolette 2020, s. 37)<sup>49</sup>

Automobil je soukromým, individuálním prostorem řidiče a s narůstajícím individualismem ve světě se i snižuje ochota řidičů svůj osobní prostor sdílet. Ve spojení s autostopem se však smazává hranice mezi dualismem soukromého a veřejného, když se na okamžik z vozidla, které je běžně osobním prostorem řidiče, stává prostor sdílený, tedy veřejný. Autostop je tedy hybridní formou napůl soukromé napůl veřejné dopravy. (ibid)

Individualismus ve smyslu sebeurčení je pro stopaře jistě zásadní, ale tento společenský jev se propisuje i do současného poklesu autostopu. Životu ve stále více se individualizujícím světě můžeme mimo jiné připsat klesající ochotu řidičů i stopařů sdílet svůj osobní prostor a čas.

### 3.2. Komodifikace

Komodifikace je proces, během kterého se produkce zboží a služeb stále více přesouvá do sféry vlivu kapitalistických firem a to za účelem zisku na trhu. Typickým příkladem v tomto ohledu může být proměna platformy Couchsurfing, která nabízela ubytování zdarma a na principu které vzniklo později například Airbnb – ovšem s tím, rozdílem, že již nešlo o službu nabízenou zdarma, ale komodifikovanou.

Ačkoliv někteří autoři vnímají komodifikaci jako neúprosnou sílu, která časem pohltí veškeré věci, které se nyní vyskytují ve sféře, kterou Henderson nazývá ekonomikou lásky, Williams (2002) mapuje sféry ekonomické aktivity, která je nekomodifikovaná. Toto vnímá možné v několika podobách. Buďto vyprodukované zboží nebo služby nejsou vyměňovány, tyto výměny nejsou zpeněženy, nebo peněžní transakce nejsou prováděny za účelem zisku.<sup>50</sup> (Williams 2002).

Dle Williamse (2002) existují i v těžce komodifikované ekonomice prostory, které nazývá „*místa vzdoru*“, kterým se komodifikace vyhýbá a pravděpodobně vyhýbat bude. V tomto směru je zásadní rozdíl mezi autostopem, v jeho nejrozšířenější podobě v Česku, a tudíž i tím, jak ho vnímám v této práci, od forem typicky více východních, kde se za autostop běžně platí, a tedy jej nelze považovat za jev absolutně přínáležející k jednomu z těchto „míst vzdoru“.

Autostop v jeho neplacené podobě a tudíž i zaměření této práce jedno z těchto míst vzoru určitě drží při životě. Pokud bych rozšířila pohled z pouze placeného a neplaceného autostopu na širší pojetí sdílené jízdy, ani na západě se autostop komodifikaci docela nevyhnul. Chesters and Smith (2001) například zmiňují francouzskou službu Pouce (znamená palec, užívaný stopaři k zastavení auta), jako business, který užívání zpoplatňuje. V českém prostředí je známá například aplikace BlaBlaCar, kde řidiči nabízí placenou spolujízdu, a dokonce zde ani nemohou nabízet jízdu zadarmo.

Shepherd (2002) píše, že v okamžiku, kdy je zboží přisouzena peněžní hodnota, dochází ke skrytí a následnému odcizení práce v něm obsažené. V okamžiku, kdy tedy práce není skryta penězi, si zboží nebo služby ceníme mnohem více v závislosti na práci do ní vložené. V případě autostopu tak vděk a

---

<sup>48</sup> Tedy protiváha individuality jako nejmenší možné části společnosti, jakási sdílená individualita

<sup>49</sup> Originál: *Most obviously, drivers sacrifice their own individualism and take a certain risk over their safety in order to assist an unknown fellow traveller with a lift. Likewise, hitchers dilute themselves into a system of constant risk taking and within a set of fleeting interactions with a variety of random encounters.*, překlad autorky

<sup>50</sup> Typicky v neziskovém sektoru



ocenění nezaplacené spolujízdy značně převyšuje ocenění, které přikládáme například jízdě taxíkem, ačkoliv vykonaná práce je dost podobná.

Dalším často skloňovaným tématem je v souvislosti s cestováním a turismem je komodifikace kultury.

*„Ten příběh je nám všem známý: kdysi existovalo nedotčené a přirozené místo mimo Západ, pak přišel turismus, a nyní se to, co bylo kdysi čisté a autentické, zkazilo a zkomodifikovalo“ (Shepherd 2002, s.183).<sup>51</sup>*

Ochota turistů platit za autentické zážitky kultury vede nutně k její komodifikaci – z domorodých tanců se stávají představení pro turisty, po kterých se vybírají peníze, z tradičních jídel speciality v drahých restauracích. Přispívá autostop, jako jistá forma turismu, i když mnozí stopaři by se jej tak zdráhali nazvat, této komodifikaci? Troufnu si hádat, že ne. Kulturní výměna při autostopu probíhá nezištně a nevytváří ani očekávání možného zisku.

Z hlediska komodifikace lze tedy o autostopu přemýšlet jako o umění, které komodifikaci vytrvale odolává i v centrech kapitalistického trhu a zároveň ale i o jeho mnohých hybridech a odnožích, které v poslední době hojně vznikají a komodifikaci podléhají.

## 4. Gender a jeho role v autostopu

Gender v autostopu je důležité téma, které se nabízí v podstatě okamžitě, kdy na autostop dojde. Z dob mého dospívání si jasně vybavuji, že autostop pro dívku a pro chlapce byl vnímán zásadně jinak. Hluběji se ke konkrétním podobám a číslům dostanu v tomto tématu v praktické části, ráda bych ale následná data alespoň trochu teoreticky ukotvila a nastínila obecné společenské trendy v tomto směru.

Již Schlebecker (1958) o autostopu hovořil jako od začátku nevyhraněném pouze pro muže. Ačkoliv stopařek bylo samozřejmě málo, od samých počátků autostopu byly ženy přítomny. Dokladem toho může být, mimo Schlebeckerovu neformální historii, i novela Toma Robbinse I na kovbojky občas padne smutek (1976), kde protagonistka využívá svého daru nadměrně velikých palců právě k autostopu. Mahood (2016) píše: *„(...) autostop je genderově podmíněný. Stejně jako jejich bratři, mladé ženy měly touhu cestovat. Automobily ženám umožňovaly dříve nepředstavitelný přístup k „automobilitě“ a tento pocit osobní svobody je posiloval.“* (Mahood 2016, s.4)<sup>52</sup>

Sociologové v raných sedmdesátých letech spojovaly ženy stopařky a feminismus, protože autostop stavěl ženy do stejné pozice, se stejným právem se nechat svézt, jako muže. Kanadská rada pro sociální zabezpečení přisuzovala feminismu postrkávání žen za hranice přijatelného femininního chování. Stopařská komunita v Kanadě v reakci na zvýšené povědomí o rizicích autostopu (především pro ženy) snažila varovat a doporučovala ženám necestovat samotným. Hlavním nebezpečím, které mnohem výrazněji hrozilo ženám než mužům, bylo znásilnění. Varování ale nepadala příliš na úrodnou půdu. Jedním z důvodů by mohlo být, že dle výzkumu ženy, které měly více pozitivních

---

<sup>51</sup> Originál: *“The story is familiar to us all: once there was a pristine and natural place outside the West; then tourism arrived; now what was once pure and authentic has become spoiled and commodified“*, překlad autorky

<sup>52</sup> Originál: *“(...) hitchhiking is a gendered performance. Young women possessed the same wanderlust that their brothers did. Cars afforded women previously unimagined access to “automobility,” and the sense of personal freedom was empowering.“*, překlad autorky

stopařských zkušeností pevněji věřily, že jsou schopny zvládnout nebezpečnou situaci. (Mahood 2016).

Zda tento vztah byl považován za následek anebo příčinu autostopu z textu bohužel není zřejmé. Jisté ale je, že nebezpečí a rizika autostopu byly společenským tématem (a já bych se odvážila tvrdit, že stále jsou) zejména ve vztahu k ženám.

Proč vůbec ke znásilněním stopařek docházelo a dochází je na hlubší feministickou debatu, ráda bych však alespoň zmínila, že oběť není zodpovědná a provádět opatření a hledat motivy by se měly především u viníků, což je praxe, která stále ještě bohužel chybí i v méně okrajových sférách sociálního dění, než je autostop.

Pokud mluvíme o genderových rolích v autostopu, bylo by ale velmi povrchní skočit pouze u případů znásilnění a vražd. Teorie ambivalentního sexismu, kterou popisují například Glick a Fiske (1997), rozšiřuje sexismus z jeho klasického vnímání jako hostility vůči ženám na komplexní konstrukt složený ze dvou částí: hostilního a benevolentního sexismu. Zatímco hostilní sexismus se vyznačuje nepřátelským postojem k ženám, benevolentní sexismus je nenápadnější a odehrává se v dobrém duchu pozitivních pocitů. Stojí na tom, že ženám jsou připisovány stereotypní nebo společensky vymezené role, které jsou ale pro vnímatele pozitivní a často ústí v jednání, které je typicky vnímané jako pro-sociální (například pomáhání) anebo vyhledávání intimity. (Glick and Fiske 1997)

Z pohledu teorie ambivalentního sexismu můžeme v autostopu sledovat oba typy. Hostilnímu jsme se věnovali výše v případech násilí, které bylo spíše páčáno na ženách. Důvodem mohlo být to, že přijetím role stopařky vystupovala žena z role, které jí byla klasicky přisuzována a tím pádem se snadněji stala terčem hostilního sexismu. Benevolentní sexismus ilustruje například následující citát: „*Pro motoristy bylo svezení mladého stopaře vnímáno jako dobrý skutek anebo paternalismus, v případě stopařky rytířský čin.*“ (Mahood 2016, s.2)<sup>53</sup>

Pozornější čtenář si jistě všiml, že daný citát používám už podruhé. V prvním případě šlo o příklad toho, jak mohou řidiči odvozovat svou identitu od braní stopařů. Zároveň identifikace se jako někoho, kdo činí rytířské gesto je příkladem benevolentního sexismu. Rytířský skutek je ušlechtilé gesto, dobře míněné, které může pomoci navázat vztah, a zároveň gesto ochranné, a v obou svých podobách je spíše, než konkrétní ženě určen její roli ve společnosti.

Gender opět hraje roli i na druhé straně stopařského vztahu. Laviolette popisuje jednu ze svých osobních stopařských zkušeností „*(...) možná nezvykle mi zastavila žena.*“ (Laviolette 2020, s. 13)<sup>54</sup>. Pozastavoval se nad tím, že jemu, jako muži zastavila žena a z následného textu je patrné, že se ji během spolujízdy snažil nevyděsit. Role řidičky je v autostopu unikátní. V kapitole Stopař jako oběť/násilník jsem rozlišovala role a přisuzování nebezpečí dle jejich pozice ve vztahu stopař řidič. Pokud se na to ale díváme očima genderu, můžeme si všimnout, že žena je v podstatě vždy v našich myšlenkách i v kulturních předlohách v roli oběti.

Výjimka potvrzuje pravidlo a nemohu nezmínit film Pod kůží (2013), kde je hrozbou řidička. Scarlet Johansson unáší neopatrné stopaře a genderové role jsou zde, alespoň co se týče autostopu, prohozené. Jedná se ale o sci-fi, kde je únoskyně mimozemšťanka, takže jistě by se proti této tezi dala vznést i námitka, že vlastně o žádnou ženu nejde.

---

<sup>53</sup> Originál: „*For motorists, picking up a young hitcher was perceived as an act of charity or paternalism or, in the case of female hitchhikers, of chivalry.*“, překlad autorky

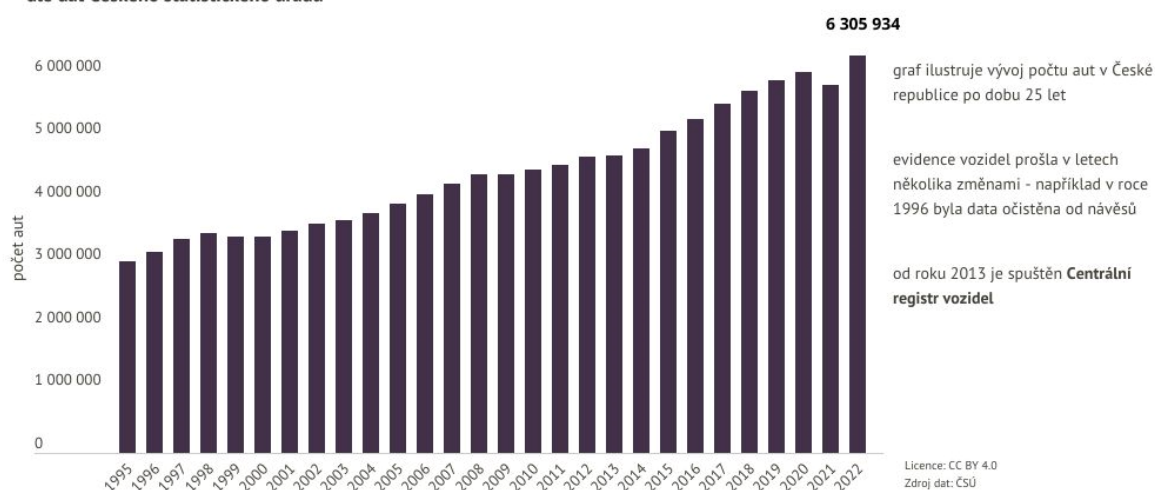
<sup>54</sup> Originál: „*(...) perhaps unusually, a woman picked me up.*“, překlad autorky

## 5. Současné iniciativy udržitelné dopravy. Co by se stalo se stopem, kdyby se organizoval?

Doprava je klíčovým stavebním prvkem ekonomiky, a zároveň patří s pětiprocentním podílem na evropském HDP k nejprogressivnějším ekonomickým sektorům (Tym 2016). Osobní automobily se již dávno staly nedílnou součástí výbavy českých domácností a jejich vlastnictví má stále vzrůstající tendenci.

### Vývoj počtu osobních aut v České republice

dle dat Českého statistického úřadu



Zdroj: Dvořák 2023<sup>55</sup>

Motorizovaná doprava ale zdaleka není dostupná všem a také sebou nese mnoho negativních efektů. V první řadě je třeba zmínit její závislost na fosilních palivech, a tudíž s nárůstem dopravy i nárůst spotřeby energie, protože se v tomto odvětví stále nedaří decoupling.<sup>56</sup> (Tym 2016)

*„(...) pro dosažení ambiciózního cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> o 80 % do roku 2050 ve srovnání s r. 1990, musí spotřeba ropy klesnout o 70 % [1: 12]. To bude vyžadovat naprosto zásadní změnu ve struktuře paliv využívaných v dopravě, ale také ve způsobu, jakým lidé cestují.“* (Tym 2016, s. 89)

Potřeba hledání nových způsobů udržitelnější dopravy v automobilové sféře není žádnou novinkou. V současnosti existuje mnoho řešení nebo pokusů o řešení v různých fázích vývoje a úspěšnosti, od elektromobilů přes biopaliva až ke stále se zlepšujícím katalyzátorům. Budoucnost automobilů může vypadat různě a autostop se promění s ní. S elektroauty se zásadně promění vtaž řidiče a stopaře, protože v rámci delších cest přibude otázka, co dělat během toho, kdy se auto nabíjí? A co se stane v budoucnosti, kde auta už nadále přestanou potřebovat lidské řidiče?

Tyto vize různě vzdálených budoucností ale všechny závisí na technologickém pokroku, podobně jako aktuální snahy o udržitelnější dopravu. Mimo technologická řešení ale existují i cesty mimo technologie, kterým se, vzhledem k jejich možné blízkosti a podobnostem s autostopem chci více

<sup>55</sup> Online z: <https://storymaps.arcgis.com/stories/6cd02a1229f5435d9753ada7c7ab2e71>. [cit. 2024-06-27].

<sup>56</sup> Oddělení ekonomického růstu od růstu spotřeby energie

věnovat v této kapitole. Konkrétně se zaměřuji na systémy, které spíše, než soustředění na vývoj opatření využívají, podobně jako autostop, sdílení, a tudíž redukuje počet užívaných automobilů.

## 5.1. Carsharing

Carsharing, tedy sdílení automobilů, může nabývat různých podob. Asi nejklasičtější příkladem carsharingu je autopůjčovna. Lidé, kteří auto nemají si ho půjčí jen na takovou dobu, kdy pro ně najdou využití. Typicky se auta půjčují na cestách v zahraničí anebo třeba pokud je někomu jednorázově třeba větší auto, například pro účely stěhování. Půjčování aut může fungovat i na nekomodifikované rovině – typicky například rodiče sdílí auto se svými dospělými dětmi, přátelé mezi sebou, sousedi... Ani jedna z těchto podob ale neeší pravidelné využívání automobilů, které je v současné společnosti běžné.

Pokud se ale v současnosti hovoří o carsharingu, většinou se tím nemyslí autopůjčovna<sup>57</sup>, ale druh služby, kdy jsou auta dostupná v různých místech a je možnost je na jiných místech opět vrátit. Uživatel toto typicky zařizuje přes mobilní aplikaci a platí pouze za čas, který auto využíval, většinou od minuty. V českém prostředí takto funguje například Car4share anebo Anytime carsharing.

Carsharing poměrně dobře funguje ve velkých městech, protože je tam dostatek uživatelů na poměrně malou plochu a není tudíž tak náročné zařídit dostupnost vozidel. Úspěchu se carsharing těší především pokud je dobře nastavená spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem, protože pak je možné pro carsharingovou službu vstoupit do většinou již ustálené a mnohdy přetížené infrastruktury města a zároveň díky podílu veřejné sféry obtížnější pro privátní vlastníky službu monopolizovat a následně zdražit. (Terrien a kol. 2016)

Oproti autostopu, kdy auto sdílí vlastník se stopařem má carsharing v individualizované společnosti výhodu v tom, že se jedná o auto, které si vlastně na chvíli řidič „přivlastní“ a sdílení tedy probíhá mezi lidmi, kteří se nemusí potkat ani spolu nijak komunikovat, protože vše je zajištěno poskytovatelem služby. Další podstatný rozdíl je geografická specifikace. Carsharing může dobře fungovat ve velkých městech, kde se díky frekvenci jízd sdílená auta skutečně užijí, na delší vzdálenosti se však zatím příliš nehodí. Autostop je oproti tomu asociovaný spíše s delšími cestami – málokterý stopař by se snažil dostat například pouze z jedné strany města na druhou. Autostop a carsharing tak mohou poměrně dobře koexistovat každý ve své nice. Chesters a Smith (2001) ale navzdory tomu hledají možné průsečíky především ve vývoji „chytrých“ aplikací. Zmiňují například skupinu PEGE<sup>58</sup>, která se zabývá projektem počítačově asistovaného autostopu jako způsobu řešení problémů s dopravou a provozem, kde by se po zadání destinace našel vhodný řidič.

## 5.2. Ridesharing

Ačkoliv Chesters a Smith (2001) hovoří o možných prolnutích autostopu a carsharingu, jde o článek starý přes dvacet let. Troufám si říct, že od té doby se tento průsečík našel v podobě ridesharingu.

Amey, Attanucci, and Mishalani (2011) mluví o ridesharingu v kontextu v té době rychle se rozvíjejícím trhu s chytrými telefony. Popisují, jak se díky výraznému snížení časových nákladů při využití chytrého telefonu stává ridesharing dostupnějším a předpovídají rozvoj „ridesharingu v reálném čase“. Podotýkají, že už v té době autostop, jako předloha tohoto ridesharingu v reálném čase, zastával spíše menšinu v množině sdílených jízd. Především proto, že do pojmu v té době byly zahrnuty například společné cesty do práce či do školy, které se v současnosti již běžněji nazývají

<sup>57</sup> Například z webu: <https://www.car4way.cz/>, kde carsharing a autopůjčovnu rozlišují na dvě různé služby

<sup>58</sup> Planetary Engineering group Earth, <https://www.pege.org/>

carpoolingem. Carpooling je podle Cambridge dictionary „skupina lidí, kteří společně cestují, především do práce nebo do školy, obvykle v autě jiného člena každý den“<sup>59</sup>. Za posledních deset let se tedy pojetí ridesharingu dále zúžilo.

Si a kol. (2023) definují ridesharing následovně: „Ridesharing je sdílená služba mobility, skrze kterou se propojují pasažéři a řidiči se stejným místem startu i cílovou destinací, aby cestovali ve stejném vozidle.“ (Si a kol. 2023, s. 1211)<sup>60</sup> Klíčovým prvkem i nadále zůstává sdílení jízdy, avšak už o ridesharingu přemýšlí jako o službě, tedy nepřímo i něčem, co má nějakou monetární hodnotu.

Na zmíněných příkladech lze vidět vývoj vnímání ridesharingu i jeho postupné kroky ke komodifikaci. I když stále existují služby, které nabízejí spolujízdy zdarma, většinou se jedná spíše o platformy charitativního rázu<sup>61</sup>. Na rozdíl od autostopu jsou ridesharingové služby náchylné ke komodifikaci. Již jsem zmiňovala příklad BlaBlaCar, kde je nemožné nabídnout spolujízdy zdarma. Zářným příkladem ale může být Uber, který začínal na podobné ideje ridesharingu jako BlaBlaCar – tedy že řidiči na svou cestu zaplní jinak prázdné místo v autě někým, kdo sdílí destinaci. V současnosti se ale jedná v podstatě o taxislužbu, kdy řidiči jezdí na místa kvůli zaplacené částce, nikoliv proto, že by tam sami potřebovali. V této podobě se v současnosti používá už spíše výraz ridesourcing (Bekka a kol. 2020) a ridesharing si tedy udržuje podobu definice výše.

Zároveň ale jednotlivé podoby sdílení automobility (carpooling, carsharing, ridesharing a někdy i ridesourcing) se navzájem prolínají a ovlivňují. Nielsen a kol. (2015) například zmiňují výzkum z Dánska, který ukázal, že dobře navržená ridesharingová služba<sup>62</sup> měla vliv na bariéry carpoolingu. Možnosti jako vidět profil řidiče, přesně určit čas a místo odjezdu a spolujízdy i hodnotit pasažéry a příjemné uživatelské rozhraní přispěly k obecné ochotě uživatelů využívat sdílené služby. Rizikovitost však byla stále zmiňována jako významná bariéra. (Nielsen a kol. 2015)

Ridesharing stejně jako doprava stopem vzbuzuje pocit nebezpečí a je vnímán jako riziko, jak pro soukromí, tak i ve vztahu k bezpečí majetku. Percepce rizika může snižovat ochotu uživatelů používat ridesharing, vnímané benefity jako pohodlí a nízká cena ale mohou ochotu naopak podpořit. Dle Si a kol (2023) hrají v rozhodování mladých lidí rizika menší roli než benefity. Tyto rizika i benefity figurují v různých měřácích i v autostopu. Čím se tedy ridesharing a autostop liší?

Následující grafika znázorňuje vlivy na ridesharing, jak je popsali Si a kol. (2023) ve své kompilaci:

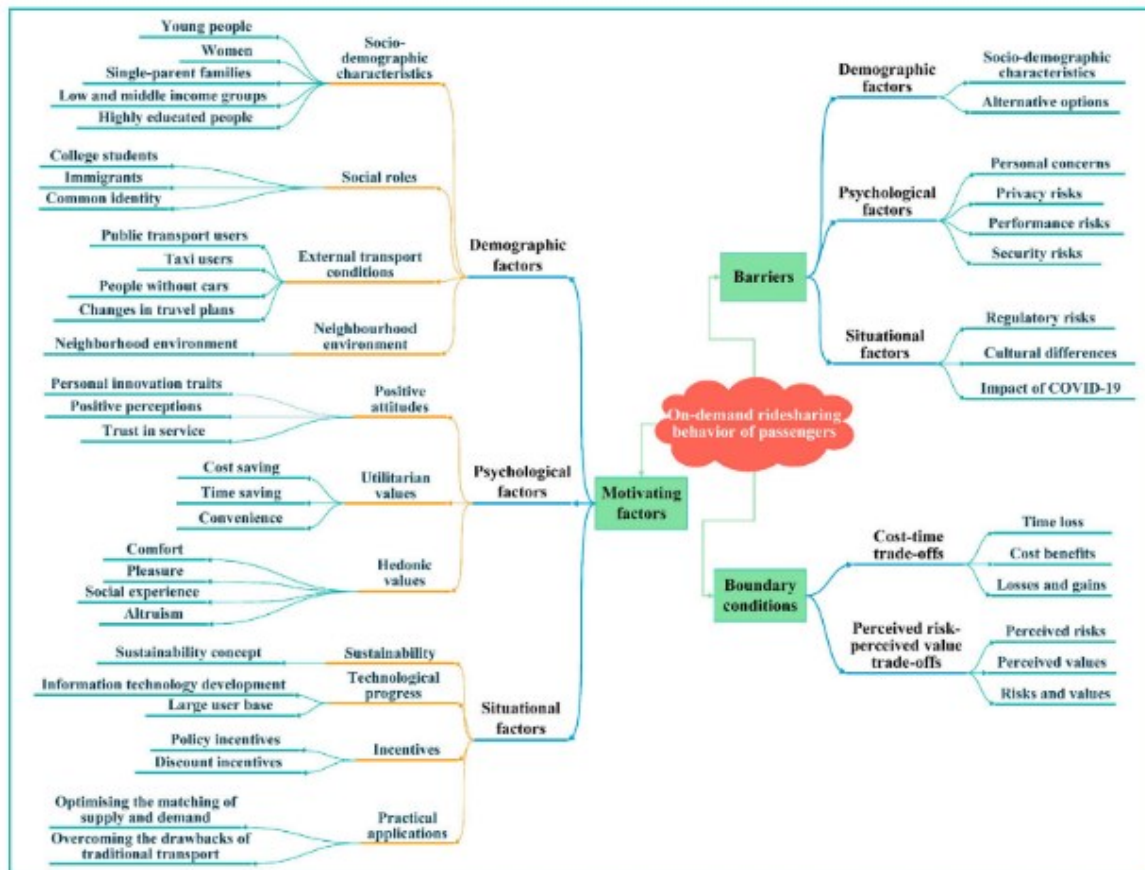
---

<sup>59</sup> Originál: “a group of people who travel together, especially to work or school, usually in a different member’s car each day”, překlad autosrky

<sup>60</sup> Original: “Ridesharing is a shared mobility service in which passengers and drivers with similar origins and destinations are matched to travel in the same vehicle.”, překlad autorky

<sup>61</sup> Například v rámci služby Lyft, která nabízí cesty zdarma a pracovní pohovory, jinak se ale jedná o běžně placenou službu.

<sup>62</sup> V tomto případě šlo konkrétně o službu Gomore.dk



Zdroj: Si a kol, 2023, s. 1228

Můžeme si všimnout, že mnoho faktorů je identických s těmi, které mají vliv na autostop. Některé z nich se v případě ridesharingu a autostopu překrývají v podstatě stoprocentně, například demografické faktory jako je počet vlastníků a nevlastníků aut. Jiné z nich se mezi jednotlivými způsoby dopravy liší – jako například časová náročnost a pohodlí. Si a kol. (2023) ale zmiňují i další faktory, které hrají v autostopu jen minimální vliv anebo absentují zcela. Příkladem může být veliká uživatelská základna nebo možnost slevy.

Všechny tyto faktory vychází z toho, že ridesharing na rozdíl od autostopu nestojí mimo systém. V případě autostopu se tedy nejedná o službu v tom smyslu, že by měla provozovatele a oficiální zaštitění a zároveň také neprodukuje zisk. Toto vysvětlení je relevantní i k jeho přetrvávající odolnosti vůči komodifikaci – je to jev, který stojí na tady a teď vztahu dvou lidí, a ačkoliv jsem výše popsala mnoho vlivů, které tento vztah ovlivňují, neexistují žádná oficiální pravidla ani nikdo, kdo by je mohl vynucovat.

V této práci předpokládám, že obdobně jako existují vlivy v ridesharingu, které jsou relevantní a vztáhnutelné k autostopu, tak i v autostopu lze změřit faktory, které by mohly být přenositelné do ridesharingu a jeho obdob. Tento předpoklad sdílím například s Chesters a Smithem (2001), kteří věří, že autostop by mohl přispět k designování politických přístupů ke carsharingu a podobným iniciativám v udržitelnější dopravě.

Jedním z těchto faktorů, které současné podobě autostopu hrají klíčovou roli, je možnost vystoupit ze své komfortní zóny, seznámit se s novými lidmi a rozšířit si obzory. Ačkoliv s hedonickými

hodnotami výše použité schéma pracuje, o dobrodružství a autenticitě poznávání, které je v autostopu výrazným tématem, nemluví. Dle Si a kol. (2023) hrají tyto faktory v carsharingu pravděpodobně zanedbatelnou roli, a proto se o nich nezmiňují. Vzhledem k tomu, že se ale ani ridesharing nevyhnul asociacím s nebezpečím, i zde nutně musí být skupina uživatelů, která jej využívá díky zvýšené ochotě přijímat rizika, a to i z důvodů, které výše připisuji autostopu, i když se v něčem jedná o jejich umírněnější podoby. Laviolette (2020) v tomto kontextu hovoří o „nudě“ bez dobrodružství a setkávání s novými věcmi.

Největší jedinečností autostopu zůstává jeho organičnost, spontaneita a nesystémovost. Aby se ale stal praktickou možností udržitelné dopravy v nějakém podstatném rozsahu, je třeba předpokládat alespoň nějakou formu organizace. Dává mi proto smysl se ptát, jestli by tento jev vůbec v organizované podobě mohl existovat.

### 5.3. Co by se stalo s autostopem, kdyby se organizoval?

Ačkoliv si jsem vědoma toho, že coby kdyby otázky jsou diskutabilní a vždy do určité míry zůstanou hádáním možných budoucností, ráda bych se nad tímto tématem zamyslela.

Chesters and Smith (2001) předpokládají, že oživení autostopu v jeho původní klasické neorganizované podobě je nepravděpodobné, ale že pochopení takové zkušenosti může vést k efektivnějším designům udržitelnější dopravy. Zároveň se dotýkají možností, jaké autostop v této proměněné podobě může skýtat.

V této kapitole se mohu opřít o dvě věci. První je úspěšný organizovaný autostop v Polsku, i neúspěšný pokus o totéž v Česku, z jejichž popisu se dají čerpat cenné informace o možnostech a následcích takovéto organizace. Druhá je současná podoba ridesharingu.

Ačkoliv se jedná o dva dosti rozdílné směry vývoje, oba tyto jevy lze vnímat jako něco, co vzniklo na základech autostopu. Polský organizovaný autostop naprosto otevřeně na autostop navazoval a pouze se skrze identifikaci a hromadné pojištění, stejně jako incentivy v podobě cen pro řidiče, snažil jev zároveň podpořit a zároveň z něj odstranit největší rizika. Díky stopařské průkazce se jednalo o oficiální, státem zaštitěný počin, který snižoval riziko pro řidiče a zároveň tím zvyšoval šanci stopařů na zastavení auta, ale zároveň se stával placeným. (Čejková 2021)

V případě ridesharingu se mění dvě zásadní věci.

První je, že se jedná o službu, která se více rozvinula až s digitalizací – průkazky nahradily profily v aplikacích a mávání průkazkou na projíždějící auto zasláná žádost. Velikou změnou, kterou přinesla tato digitalizace je možnost se na místě srazu i destinaci domluvit dopředu a odpadá tedy nejistota čekání, úspěchu i dojezdu. Další výraznou změnou je přítomnost pouze řidičů, kteří o spolujízdy mají zájem. V této podobě si lidé vybírají kdy, kde a s kým.

Druhá zásadní věc je, že na rozdíl od organizovaného autostopu v Polsku se jedná o službu v rukou soukromých vlastníků a ne státu. Důsledkem toho, jak jsem již nastínila v kapitolách výše, se tato služba stala nenávratně placenou.

Faktory, jako dobrodružství a nepředvídatelnost, které jsem popsala výše a které odlišují autostop od ridesharingu jsou, kromě pár výjimek, motivátory pro stopaře, kteří stále drží při životě tento mizející fenomén. Jedním z důvodů, proč snahy o zavedení organizovaného autostopu v Česku selhaly je nevole k organizovanosti a, která autostop proměňuje v něco, o co jeho současní i minulé provozovatelé nemají zájem. (Čejková 2021)

Můžeme předpokládat, že pokud by se v současnosti objevily pokusy o organizaci autostopu anebo jeho přenesení do sfér širšího užívání, jednalo by se pravděpodobně o hybrid těchto dvou výše zmíněných podob – tedy ridesharingu a organizovaného autostopu z Polska – a autostop by tím přišel o vlastnosti, které ho v první řadě dělají jedinečným. Stojí za to si přiznat, že hledáních takovýchto alternativ tedy může být utopistické.

## 6. Současná podoba autostopu v Česku

Douglas Adams, autor slavné knihy Stopařův průvodce po galaxii, která se věnuje (mimo jiné) stopování řekl:

*„Možná jsem nedošel tam, kam jsem původně chtěl, ale myslím, že jsem skončil tam, kde jsem potřeboval.“*<sup>63</sup>

Tento citát jsem si vypůjčila proto, že krásně popisuje nejen autostop, ale i proces formování praktické části mé práce. Mým původním záměrem bylo zmapovat faktory vlivu v autostopu a jejich možné využití v iniciativách udržitelné dopravy. S přibývajícím rešerší jsem ale zjišťovala, že popisu tohoto fenoménu chybí mnohem základnější informace, od kterých by se takový výzkum mohl odrazit.

Rozhodla jsem se tedy můj výzkum zaměřit především na změření toho, jaká je vlastně současná podoba autostopu v Česku.

*„Možná, že úpadek autostopu (...)“* (Garner 2008, s.6)<sup>64</sup>

*„Autostop je dnes často vnímán jako relikv minulé doby, symbol starých dobrých časů (...)“* (McGuire 2017, s.11)<sup>65</sup>

*„(...) žurnalistka Anne Perkins lamentuje, že úpadek autostopu je „moderní tragédie“.“* (Venäläinen 2020, s. 125)<sup>66</sup>

*„Po snížení jeho využívání, zájem o autostop je v současnosti obnovený.“* (Laborde, Gerlach, a Vaughan 2021, s. 1)<sup>67</sup>

*Navzdory názorům, že v posledních desetiletích 20. století upadá (Chesters a Smith 2001, Garner 2008), kultura autostopu přežila a přežívá, a dokonce v posledních desetiletích ožívá.* (Sienkiewicz a Adamiak 2023, s.154)<sup>68</sup>

Na tyto a další tvrzení v podobném duchu jsem narážela v podstatě v každé publikaci k autostopu, která byla vydaná po roce 1990. Napadalo mě přitom několik věcí. Zaprvé že ta tvrzení rozhodně nejsou jednotná. Zadruhé, že čím blíže se dostávám současnosti, tím častěji se objevuje myšlenka, že se autostop vrací. A za třetí že nikde žádný z těch výroků nebyl podložený daty.

---

<sup>63</sup> Alespoň dle webu: <https://citaty.net/citaty/29421-douglas-adams-mozna-jsem-nedospel-tam-kam-jsem-puvodne-chtel-al/>

<sup>64</sup> Originál: „*Perhaps the decline in hitchhiking (...)*“, překlad autorky

<sup>65</sup> Originál: „*Hitchhiking, today, is often viewed as a relic of the past, a symbol of the good old days*“, překlad autorky

<sup>66</sup> Originál: „*(...) journalist Anne Perkins laments the decline of hitch-hiking as a ‘modern tragedy’.*“, překlad autorky

<sup>67</sup> Originál: „*After a decrease in its practice, the interest in hitchhiking is currently renewed.*“, překlad autorky

<sup>68</sup> Originál: „*Despite opinions on its decline in the last decades of the 20th century (Chesters & Smith, 2001; Garner, 2008), hitchhiking culture has survived and even revived around the world in recent decades*“, překlad autorky



A vlastně já jsem se pořád vracela k otázce Kolik? Kolika lidí se autostop týká? Kolik lidí stopuje a kolik lidí bere stopaře? Jak velký je tedy úbytek anebo naopak příbytek autostopu v posledních letech? A kdo jsou ti lidé, kteří stopem jezdí anebo naopak nejezdí? Ale potom i třeba: A jakou roli hraje v současnosti autostop ve společnosti? Od mapování faktorů, které hrají roli v autostopu jsem tedy rozšířila záběr na celkovou podobu autostopu v Česku a pro Českou republiku podložit nebo vyvrátit výše citované výroky.

Mimo to, že je mi je Česko nejbližší coby oblast, kterou je pro mě zajímavé se zabývat, tak je i díky jeho geografické poloze se často debatuje o tom, zda spadá na východ nebo na západ. Lavolette (2020) říká že „*V Británii autostop již téměř vymizel, stejně jako ve většině Západní Evropy. To se ale netýká například Pobaltí, dřívějšího Sovětského svazu anebo dalších zemí Východního bloku, včetně Kuby.*“ (Lavolette 2020, s. 6)<sup>69</sup>

Česko se nachází na rozhraní těchto území a ačkoliv všichni, kdo se v poslední době pohybovali po českých silnicích nemají, co se do počtu stopařů týče příliš velká očekávání, je možné, že v odlehlejších regionech se jedná o stále praktikovanou záležitost.

Vzhledem k povaze otázek jsem se rozhodla jít cestou kvantitativního výzkumu.

## 6.1. Cíle výzkumu

V cílech výzkumu se vracím k otázce, na které se v mé práci snažím odpovědět. Jaká je současná podoba autostopu v Česku?

V předchozích kapitolách jsem narážela na nedostatek i cizojazyčných zdrojů, a v Česku je téma autostopu, kromě několika výjimek studentských prací, které se zabývají minulostí, akademicky neprobádané téma. Výzkumů v autostopu v angličtině existuje mnoho, ale pravidelně je jedná o kvalitativní studie, především zaměřené na rozhovory s kovanými stopaři. Reprezentace lidí, kteří podle mě tvoří většinu stopařů, tedy těch „příležitostných“ v takových studiích chybí. Autostop mě zajímá v širším kontextu nejen jádrových členů komunity, ale i lidí s malými nebo žádnými stopařskými zkušenostmi.

Ve světovém kontextu jsem našla pouze tři práce, kde se objevuje něco připodobitelného kvantitativní studii v autostopu – jednou je policejní zpráva z Paříže (1968), kterou jsem zmiňovala v kapitole Stopař/ka jako dobrodruh/dobrodružka. Druhou je psychologický výzkum Labordeho a kol. (2021), který se zabývá osobními charakteristikami stopařů. Třetí je studie sociálních signálů Morgana a kol z roku 1975, kteří na 4068 autech měřili jaké jsou nejlepší stopařské strategie, které vedou k nabídce svezení.

Ani jeden z těchto výzkumů nebral v potaz širší veřejnost a všechny se soustředily pouze na stopaře. Kvalitní data o reálném rozšíření a podobě autostopu tedy nejsou dostupná nejen v současnosti, ale chybí ale i z období 60., 70. a 80. let, kdy se podle všeho jednalo o běžnější záležitost. Chybí tedy i odrazový můstek pro porovnání této „zlaté éry autostopu“ se současností. Smyslem mého výzkumu je tedy poskytnout komplexní zmapování fenoménu autostopu v současném Česku jako základ pro případné další práce na toto téma, a to zejména skrze následující cíle:

1. Změřit současnou četnost autostopu v České republice.

---

<sup>69</sup> Originál: *“Hitching is close to being extinct here in Britain, even in much of Western Europe. That’s not the case, however, if we look at the Baltics, the former Soviet-Union or other Eastern Bloc countries, including Cuba.”*, překlad autorky

2. Zmapovat společenské pozice tohoto způsobu dopravy.

## 6.2. Hypotézy

Na základě teoretické části jsem stanovila několik hypotéz, které vychází z výzkumné otázky a které se v rámci výzkumu pokusím potvrdit nebo vyvrátit.

6.2.1. *Hypotéza 1 – Počet stopařů v Česku je v současnosti podstatně nižší než v minulém tisíciletí.*

Na základě mnohých pozorování autorů, kteří se tématu autostopu v sociálních vědách věnovali a věnují se domnívám, že fenomén autostopu je skutečně v posledních letech na ústupu. Zároveň na základě vlastní zkušenosti a mnohých rozhovorů s řidiči předpokládám, že se pro Česko nepotvrdí opětovný růst, o kterém mluví například Laborde, Gerlach, a Vaughan (2021) a Sienkiewicz a Adamiak (2023), ani Lavioletteho (2020) tvrzení, že autostop v zemích bývalého Sovětského bloku nezažil prudký úbytek.

6.2.2. *Hypotéza 2 – Autostop byl v Česku vždy nejběžnější mezi mladými lidmi.*

Mnozí autoři (Mahood 2016; Reid 2020; Schlebecker 1958 a další) zmiňují jako páteř autostopu studenty a mladé lidi. Očekávám tedy, že většina Čechů, kteří jezdili nebo jezdí stopem tak dělají nebo dělali ve věku od 18 do 34 let.

6.2.3. *Hypotéza 3 – Autostop je v současném Česku především formou zábavy nebo dobrodružství.*

V teoretické části se často opakoval pohled (například Čejková 2021; Eskelinen, Hirvilammi, a Venäläinen 2020; Laviolette 2020; Mahood 2016 ale i mnohé kulturní díla) na autostop jako dobrodružnou formu cestování, oproti které jsou jiné formy dopravy nezáživné. Moje hypotéza je, že tento pohled bude sdílet většina České populace, nehledě na to, zda se na autostopu podílí nebo ne.

6.2.4. *Hypotéza 4 – Charakteristiky jako důvěřivost a ochota přijímat rizika mají v Česku vliv na ochotu jezdit stopem.*

V teoretické části jsem zmapovala současné koncepty důvěry a rizika v sociálních vědách (především Beck 2011; Giddens 1999; Misztal 2020; Taylor-Gooby a Zinn 2006) a dala je do souvislosti s autostopem. Mnohé tyto souvislosti stojí na předpokladu, že lidé, kteří snadněji důvěřují cizím lidem a jsou ochotnější riskovat budou mít pozitivnější přístup k autostopu. Tento předpoklad bych ráda dokázala jako pravdivý.

6.2.5. *Hypotéza 5 – Řidiči, kteří někdy sami stopovali jsou ochotnější brát stopaře, protože chtějí poslat dál laskavost.*

V této hypotéze bych ráda dokázala koncept „pass it on“ laskavosti v autostopu, která rozšiřuje především Graeberovu (2012) teorii o potřebě splácet dluhy o možnost laskavost vrátit někomu dalšímu. To znamená spíše než laskavost vracet původci (řidiči nebo řidičce, který stopaři nebo stopařce zastavili), ji poslat dál, skrze to, že sami někomu zastaví.

6.2.6. *Hypotéza 6 – Autostop je většinou lidí vnímán jako riziková aktivita.*

Vzhledem k ve společnosti narůstající tendenci dbát na bezpečnost (Giddens 1999) bude v současném Česku autostop považován za nebezpečný.

6.2.7. *Hypotéza 7 – Ridesharing je v současnosti využívanější než autostop.*

Ridesharing, jako poměrně nová služba na trhu se stále ještě rozvíjí, ale vzhledem k menší vnímané rizikovitosti tohoto způsobu dopravy (Si a kol. 2023) předpokládám, že se v současném Česku bude

jednat o užívanější druh dopravy než autostop. Tato hypotéza navazuje na a je podmíněna hypotézou číslo 6.

#### 6.2.8. Hypotéza 8 – Ženy přistupují k autostopu opatrněji než muži.

Vycházím z teorií popsaných výše a obecného společenského a mediálního diskurzu o autostopu, který zdůrazňuje především rizika pro ženy, ať už řidičky nebo stopařky. Předpokládám proto, že se toto signifikantně projeví ve sbíraných datech, především v rozdílu ochoty stopovat a brát stopaře mezi ženami a muži.

### 6.3. Výzkumná metodologie

Vzhledem k povaze výzkumné otázky, která se zaměřuje na komplexní zmapování stopařského chování v České republice, jsem zvolila kvantitativní metodu výzkumu. Kvantitativní výzkum umožňuje plošné zkoumání fenoménu napříč různými cílovými skupinami v jednom bodě v čase a v případě dodržení validní metodologie sběru umožňuje zobecnění zjištění na celou populaci.

*„Kvantitativní výzkum se zabývá získáváním údajů o četnosti výskytu něčeho, co již proběhlo nebo se děje právě nyní. Účelem kvantitativního výzkumu je získat měřitelné číselné údaje. Aby byly naplněny podmínky shromažďování údajů a mohli jsme získat statisticky spolehlivé výsledky, pracujeme s velkými soubory respondentů v procesu formálního dotazování, případně údaje získáváme pozorováním frekvence určitých jevů nebo analýzou sekundárních údajů.“ (Kozel 2006, s. 120)*

Jako nástroj bylo pro výzkum zvoleno internetové dotazníkové šetření, známé také jako CAWI (angl. Computer Assisted Web Interviewing). Jedná se o metodu, při které výzkumník připraví digitální podobu dotazníku, kterou posléze rozešle respondentům k vyplnění. Mezi výhody této metody patří snadná distribuce dotazníku různorodé cílové skupině a velká míra kontroly nad podobou dotazníku a jeho srozumitelností. Nevýhodou CAWI metody je potřebné online připojení na straně respondenta. Výběr respondentů je tedy limitován, protože touto metodou nelze získat odpovědi od lidí, kteří nepoužívají internet. Toto omezení vyčleňuje dle českého statistického úřadu 13 % populace České republiky<sup>70</sup>, kteří v tuto chvíli ještě nepoužívají internet a převážně se týká domácností lidí nad 65 let. Ve výsledcích proto počítám s tím, že tito lidé dotazník vyplnit nemohli.

Dotazník byl vytvořen na základě výzkumné otázky a hypotéz uvedených výše. Otázky zaměřené na postoje v úvodu dotazníku byly sepsány na základě teoretických východisek a konceptech důvěry, ochoty přijímat rizika, sdílení a vnímání osobního prostoru a jejich cílem bylo vytvořit příležitost vztáhnout k těmto postojům dopravní chování. Další otázky měly za úkol změřit četnost využití autostopu v současnosti (omezeno posledními dvěma lety) a minulosti v České republice a dát ho do kontextu četnosti využívání podobných typů služeb, jako je ridesharing či carpooling. Dále se již jednalo o rozvětvený dotazník s různými bateriemi otázek pro lidi, kteří někdy autostop využili a pro ty co ne, zaměřené především na obecné vnímání autostopu a motivátory a bariéry při jeho využívání. Další důležitá část dotazníku byla určena řidičům a soustředila se především na jejich ochotu brát stopaře a faktory, které v tom hrají roli. V dotazníku figurují i další otázky, které se zdály relevantní k vytvoření možných skupin anebo pro zmapování fenoménu autostopu v širším pohledu.

Po vytvoření dotazník prošel interním pilotním testem ve společnosti, která poskytla panel ke sběru dat.

---

<sup>70</sup> Tabulka s podrobným rozpisem je dostupná zde: [https://www.czso.cz/documents/10180/196622050/32018123\\_0803.pdf/b59d4d33-656c-49c3-b64d-1b745779cbaf?version=1.3](https://www.czso.cz/documents/10180/196622050/32018123_0803.pdf/b59d4d33-656c-49c3-b64d-1b745779cbaf?version=1.3)

## 6.4. Sběr dat

Sběr dat probíhal od 20. do 23. června 2024 pomocí panelu Trendaro společnosti Behaviolabs. Společnost Behaviolabs se svou činností zaměřuje převážně na marketingový výzkum. Spravuje panel Trendaro, který čítá okolo 20 000 panelistů. Tito potenciální respondenti jsou rekrutováni pomocí metody snow ball, kde jde o to že „(...) nám jeden aktér doporučí druhého, ten třetího a tak dál. Vzorek se tedy postupně nabaluje jako sněhová koule.“ (Novotná, Špaček, and Šťovíčková 2019), nebo pomocí targetované rekrutace skupin. Při registraci do panelu je telefonicky ověřena identita respondentů. Behaviolabs dodržuje při rekrutaci respondentů a tvorbě dotazníků profesní standardy Sdružení agentur pro výzkum trhu a veřejného mínění:

„Při kontrole kvality výzkumného projektu kontrolní skupinou SIMAR předloží členská agentura:

- *Technické informace o výzkumném projektu, které byly sdíleny a odsouhlaseny s klientem*
- *Vhodným způsobem doloží naplnění vzorku*
- *V případě odlišností v plánu se sběrem dat předloží důkaz, že klient byl o podstatné změně informován“*

(SIMAR 2021, s.10)

Na dotazníky jsou respondenti upozorňováni pomocí emailu. Běžně jsou dotazníky incentivizované odměnou mezi 7 a 25 korunami, ale tento dotazník byl k vyplnění bez odměny. Nebyl ale zaznamenán vliv na návratnost dotazníku, která byla 39%<sup>71</sup> a tudíž podobná jako u jiných dotazníků, které pobídku mají.

## 6.5. Výběr vzorku

Vzorek byl vytvořen stratifikovaným výběrem a byly využity následující kvóty tak, aby se jednalo o reprezentativní vzorek české dospělé online populace.

| Využité kvóty:                    | Zastoupení ve výsledném vzorku: |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| <b>POHLAVÍ</b>                    |                                 |
| ženy                              | 50 %                            |
| muži                              | 50 %                            |
| <b>VĚK</b>                        |                                 |
| věk 18-24 let                     | 10 %                            |
| věk 25-34 let                     | 19 %                            |
| věk 35-44 let                     | 23 %                            |
| věk 45-54 let                     | 21 %                            |
| věk 55-64 let                     | 16 %                            |
| věk vyšší než 65                  | 11 %                            |
| <b>NEJVYŠŠÍ DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ</b> |                                 |
| základní                          | 8 %                             |
| střední bez maturity              | 33 %                            |

---

<sup>71</sup> Dotazníků bylo rozesláno 3000 a vyplněno 1183

|                     |      |
|---------------------|------|
| střední s maturitou | 38 % |
| vysokoškolské       | 21 % |

#### **EKONOMICKÁ AKTIVITA**

|                          |      |
|--------------------------|------|
| student                  | 9 %  |
| mateřská dovolená        | 5 %  |
| nezaměstnaný             | 2 %  |
| důchodce                 | 15 % |
| pracující na plný úvazek | 69 % |

#### **VÝŠE PŘÍJMU**

|         |      |
|---------|------|
| vysoký  | 25 % |
| střední | 38 % |
| nízký   | 37 % |

#### **KRAJ**

|                 |      |
|-----------------|------|
| Hl. m. Praha    | 13 % |
| Středočeský     | 12 % |
| Jihočeský       | 6 %  |
| Plzeňský        | 6 %  |
| Karlovarský     | 3 %  |
| Ústecký         | 7 %  |
| Liberecký       | 4 %  |
| Královéhradecký | 5 %  |
| Pardubický      | 5 %  |
| Olomoucký       | 6 %  |
| Moravskoslezský | 12 % |
| Jihomoravský    | 11 % |
| Zlínský         | 5 %  |
| Vysočina        | 5 %  |

#### **VELIKOST MĚSTA**

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| do 2000 obyvatel            | 27 % |
| 2 tis. až 10. tis obyvatel  | 21 % |
| 10 tis. až 50. tis obyvatel | 22 % |
| nad 50 tis. Obyvatel        | 30 % |

#### **VOLEBNÍ CHOVÁNÍ (koho volili v r. 2021 do sněmovny)**

|          |      |
|----------|------|
| SPD      | 7 %  |
| Pirstan  | 11 % |
| Spolu    | 19 % |
| ANO      | 18 % |
| nevolili | 32 % |

Respondenti byli do výběrového souboru kromě kvótního výběru zařazeni pomocí náhodného výběru (generováním podle zmiňovaných kvót). Počet respondentů a metoda jejich výběru zajišťují reprezentativnost výsledků a vysokou míru jejich validity.

## 6.6. Analýza a interpretace dat

Analýza sesbíraných dat probíhala na základě zobrazení dat ve frekvenčních a kontingenčních tabulkách a prozkoumání existence asociací mezi proměnnými za pomoci chí-kvadrát testu.

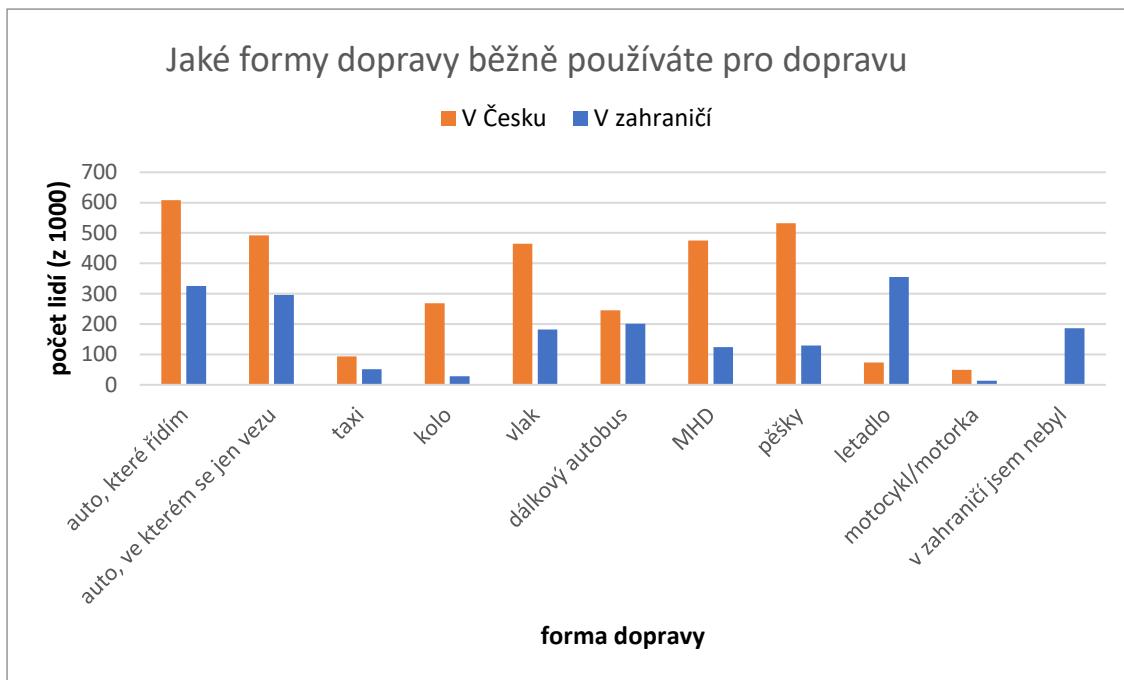
Pracovala jsem s podmínkou, že signifikantní závěry je možné dělat jen u skupin, které mají alespoň desetiprocentní zastoupení v populaci, v případě mého vzorku tedy čítají alespoň 100 lidí. Pro vzorek jsem za statisticky významnou považovala odchylku vyšší než 5 %. V následujícím textu mluvím o české populaci, Čechách a podobně, vždy je tím myšlena online populace, jak je popsána výše.

V následujících kapitolách jako první popisují obecná zjištění týkající se konceptů, které mají vliv na podoby autostopu v současném Česku. Dále pro lepší přehlednost a provázanost interpretace rozdělují výsledky do kapitol volně se zaměřujících na specifické skupiny zájmu, které v autostopu hrají roli nebo jsou nějakým způsobem výrazné. Pak se zaměřuji na koncepty důvěry a rizika a závěrem se dostávám k vyhodnocení hypotéz.

### 6.6.1. Dopravní chování

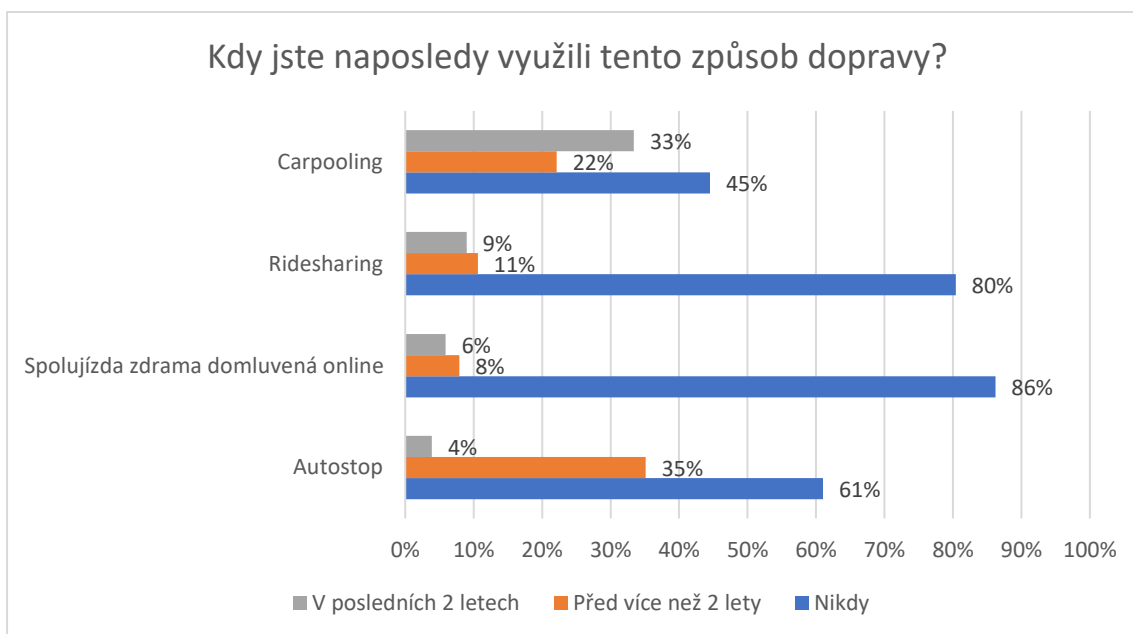
Využívání automobilů je v současné společnosti běžné a 80 % české populace vlastní auto, ale pouze 60 % populace jej běžně používá a lze je tedy považovat za aktivní řidiče. 48 % Čechů se ztotožňuje s tvrzením, že vlastní auto je pro ně nezbytné a 37 % lidí jej využívá denně. Lidé, pro které je auto nezbytné jsou častěji vysokoškolsky vzdělaní a mají vysoký příjem. Tento názor zastává 59 % z lidí, kteří žijí v malých obcích do 2000 obyvatel, což je výrazně častěji než republikový průměr 48 %. Naopak ve městech nad 50 000 obyvatel je tento postoj zastáván pouze 39 % obyvatel. Všechny tyto statistiky dokazují, že ačkoliv je automobilismus v Česku značně rozšířený, stále je poměrně velká skupina lidí, kteří auto běžně neuvítají anebo si alespoň dovedou představit, že by to tak nebylo.

Z následujícího grafu vyplývá, že ačkoliv auto hraje prim v dopravních volbách, je těsně následováno MHD a vlaky. Tento graf srovnává všechny využívané formy dopravy a předpokládá tedy, že jeden člověk může využívat víc druhů dopravy. Automobily u Čechů vedou i jako dopravní volba v zahraničí. Toto stojí na předpokladu, že na rozdíl od cest po Čechách, kdy jezdí 47 % řidičů v autě sami, půjde v rámci cest do zahraničí častěji o výlet, kdy auto sdílí skupina osob.



Graf č.1 porovnávající běžné volby dopravy v Česku a v zahraničí

Co se zkušeností se sdílenými formami dopravy týče, Češi si stojí následovně:



Graf č.2 zaznamenávající poslední zkušenost respondentů se sdílenými formami dopravy

Z grafu lze jasně vyčíst, že využívání sdílených forem dopravy je v porovnání s klasickými formami o graf výše výrazně slabší. Nejpopulárnější je carpooling, který předpokládá nějakou předchozí známost mezi řidičem a spolujedoucím a v jeho využívání jsou evidentně nejmenší bariéry. To dokládá i četné zmiňování strachu z cizích lidí a 40 % řidičů, kteří neberou stopaře, protože nevěří cizím lidem.

V porovnání s autostopem má ridesharing v posledních letech vzestupnou tendenci, která lze připsat jak jeho čím dál tím lepší dostupnosti tak i opět snížení bariér pro využívání, o kterých hovoří například Nielsen a kol. (2015).

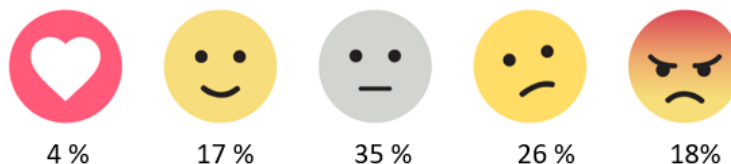
39 % populace někdy využilo autostop, ale valná většina tohoto využívání se odehrávala v minulosti a 78 % těchto případů byli lidé, kteří autostop buď pouze vyzkoušeli, nebo ho využívali jen občas, tedy ne v podobě, která by se dala považovat za běžnou formu dopravy. V posledních dvou letech se autostop ze všech sdílených forem dopravy objevoval nejméně.

Zajímavé je, že valná většina respondentů (60 %) odpověděla, že neznají nikoho, kdo by výše uvedené formy sdílené dopravy využíval, ačkoliv statisticky to nemůže být pravda. Vzhledem k této nesrovnalosti v datech je pravděpodobné, že mnozí z nich někoho takového znají a pouze o tom nevědí. Interpretuji to tak, že se osobní zkušenosti se sdílenými formami dopravy často se mezi lidmi nesdílejí a nejsou tématem k hovoru.

### 6.6.2. Proměna autostopu

Ráda bych tuto kapitolu uvedla pocity, které současná česká populace z autostopu má:

Jaký pocit máte ze stopování? *Ať už jako stopař, nebo z nabírání stopařů.*



*Procentuální rozdělení pocitů Čechů z autostopu. (Screenshot z dotazníku a přidané výsledky)*

V Česku má v současnosti ze stopu spíš špatné pocity téměř dvakrát víc lidí než dobré. Pozitivnější přístup k autostopu mají samozřejmě stopaři a řidiči, kteří je berou, ale například i lidé, kteří využívají ridesharing. Lidé s vysokými příjmy a muži (zároveň do lidí s vysokými příjmy spadá dvakrát více mužů než žen, takže jde dost možná o jednu skupinu) se ke stopu stavěli v porovnání s českým průměrem spíš neutrálně, v ženách naopak autostop spíš vzbuzuje negativní emoce.

V rámci otázky byl prostor i svůj výběr smajlíka okomentovat první asociací, která respondentka nebo respondentku k autostopu napadá. Drtivá většina odpovědí ze dvou horších pocitových skupin (231 z celkových 285) zmiňovala jako první asociaci se stopem strach, obavu, riziko nebo nebezpečí. Se zlepšující se emocí se četnost těchto asociací snižovala, celkově však více než polovina lidí zmínila



v nějaké formě rizikovost autostopu jako první věc, kterou si s daným tématem spojí. Méně časté bylo téma nedůvěry k cizím lidem a jinak se většinou jednalo o ojedinelé názory.

V každé z kategorií ale několikrát (dohromady 34krát) zazněla asociace ve vztahu k minulosti. Zleva doprava na pocitové škále cituji příklady:

*„V mládí jsem stopování miloval, poznával jsem nové lidi. Dnes nepoužívám!“ - „Naposledy jsem stopovala asi tak před 55 lety. Tenkrát to bylo bezpečné, dnes bych se bála.“ – „Dnes je to riziko.“ – „Dříve SUPER, dnes už "o hubu" :-(" – „V dnešní době je to podle mě velmi nebezpečné pro obě strany.“*

Autostop je v současnosti tedy rozhodně většinovou společností vnímán jako riziko. Zároveň napříč různými vztahy k autostopu se objevují reference k minulosti, které naznačují tendenci respondentů o autostopu přemýšlet jako o věci minulosti a tuto proměnu přisuzovat především tomu, že se tato aktivita stala nebezpečnější.

Skutečný pokles autostopu v Česku je sice markantní, ale možná ne natolik, jak mnozí autoři předpokládají. Ačkoliv v posledních dvou letech jelo stopem pouhá 4 % lidí, výpočtem z věku respondentů, jejich data narození a uvedeného věku, kdy stopovali, lze dopočítat pravděpodobnou popularitu autostopu mezi jednotlivými věkovými kategoriemi v jednotlivých dekadách. Pro řádky bez datového údaje v dané dekádě nebyl dostatek respondentů v daném věku, aby bylo možné dělat signifikantní závěry.

Kolik procent lidí v daném věku stopovalo ve které dekádě?

| dekáda/věk | 15-24   | 25-34   | 35-44   | 45-54   |
|------------|---------|---------|---------|---------|
| 1960-1969  | no data | no data | no data | no data |
| 1970-1979  | 33 %    | no data | no data | no data |
| 1980-1989  | 40 %    | 20 %    | no data | no data |
| 1990-1999  | 40 %    | 16 %    | 9 %     | no data |
| 2000-2009  | 33 %    | 14 %    | 6 %     | 5 %     |
| 2010-2019  | 23 %    | 10 %    | 6 %     | 3 %     |
| 2020+      | 19 %    | 8 %     | 7 %     | 4 %     |

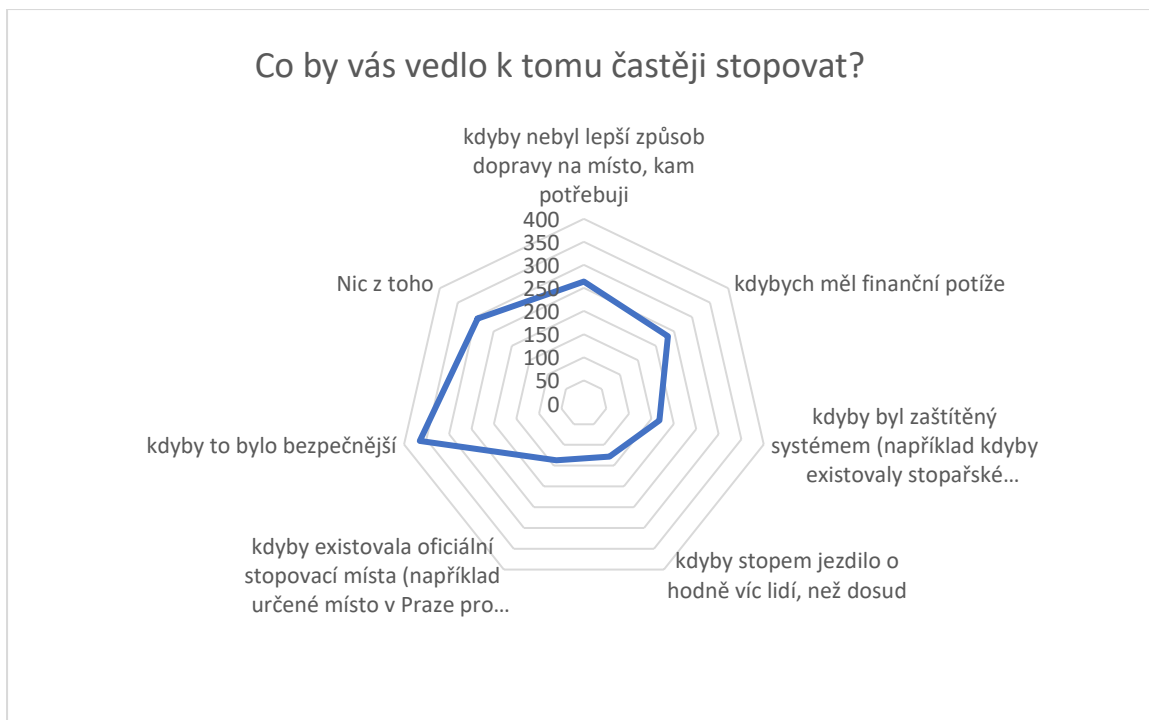
Tabulka č.1 s procentem lidí, které v daném věku a dekádě využilo autostop

Jistý současný trend v poklesu autostopu vidět lze. Pokud porovnáme dvě nejpočetnější věkové skupiny stopařů (tedy 15-24 let a 25-34 let) a jejich zájem o autostop mezi dekadami 1980-1989 a 2010-2019<sup>72</sup>, klesl téměř na polovinu. Současná obliba autostopu je ještě nižší, částečně to tak ale může být i z důvodu, že tato dekáda ještě neskončila, a tudíž se ještě ne všichni stopaři této dekády měli šanci svěřt. Druhým pravděpodobným vlivem je pandemie Covidu, která s cestovními omezeními pravděpodobně přinesla i omezení autostopu (Sienkiewicz and Adamiak 2023).

### 6.6.3. Motivace a bariéry k využívání autostopu

Obecné motivátory ke stopování jsou zřejmé z následujícího grafu:

<sup>72</sup> Úmyslně neporovnávám se současností, protože nejde o celé desetiletí a v poměru by tedy mohlo dojít k chybě



Graf č. 4 znázorňuje rozložení efektivity motivátorů pro využívání autostopu v populaci (z 1000 osob).

A obecné bariéry z tohoto:



Graf č. 5 znázorňuje rozložení důležitosti bariér ve využívání autostopu v populaci (z 1000 osob).

Největším tématem je, jak už ostatně ukázala i pocitová škála, nebezpečí. V tomto se doplňují bariéry a motivátory, ale ačkoliv 61 % uvedla nebezpečí jako odrazující faktor, tak „kdyby to bylo

bezpečnější“, jezdilo by víc stopem pouze 37 % lidí. Toto přisuzují zakořeněné nedůvěře k cizím lidem, která se ukázala z ostatních otázek (například 64 % řidičů nebere stopaře, protože nevěří cizím lidem a pouze 29 % lidí o sobě řekne, že jsou důvěřiví).

Zároveň, je patrný i kontrast mezi vysokým vnímaným nebezpečím a absentující skutečnou špatnou zkušeností, a to i mezi stopaři, jak je patrné z grafu č. 6.

Polovina lidí, kteří někdy v životě stopovali uvádí jako klíčový důvod nedostatek lepší dopravy a třetina finanční nenáročnost. Mezi lidmi, kteří někdy v životě využili autostop byly také mnohem častější odpovědi, že by autostop více využívali v případě, kdyby se tyto situace vrátily. I mezi stopaři je největší bariérou nebezpečí, ale už o poznání méně než ve většinové společnosti.

Motivátory a bariéry lidí, kteří alespoň někdy jeli stopem vypadají v porovnání s průměrem ČR takto:

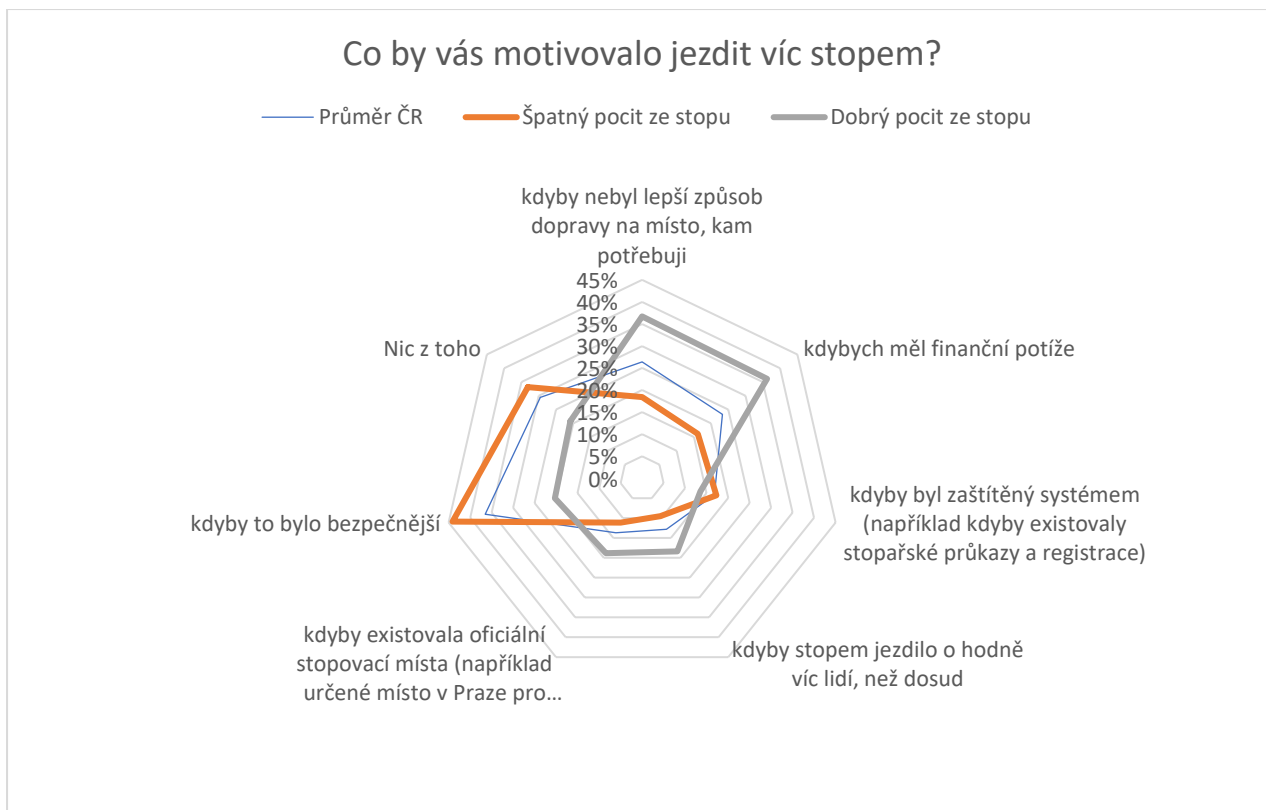


Graf č. 6 znázorňuje porovnání bariér ve stopování mezi průměrem ČR a lidmi, kteří alespoň někdy jeli stopem (v % zastoupení v dané skupině).



Graf č. 7 znázorňuje porovnání motivátorů autostopu mezi průměrem ČR a stopaři (v % zastoupení v dané skupině).

Lidé, kteří mají ze stopu špatné pocity nebezpečí vnímají jako bariéru v 83 % případů, což dokazuje i asociační test a což je častěji než zbytek české populace. 33 % lidí, kteří mají špatné emoce ze stopu nenašli v odpovědích žádnou, která by zapříčinila, že by začali stopovat. 44 % lidí uvádělo „bylo by to bezpečnější“ jako důvod pro to začít stopovat. Už ale málokdo z nich zaškrtl i některou z možností „kdyby byl autostop zaštitěný systémem (například kdyby existovaly stopařské průkazy a registrace)“, „kdyby existovala oficiální stopovací místa (například určené místo v Praze pro stop do Brna)“ anebo „kdyby stopem jezdilo o hodně víc lidí, než dosud“, což značí, že by pro ně ani jedna z nabízených alternativ autostop bezpečnějším neučinila, anebo alespoň ne dostatečně pro to, aby o něm uvažovali jako o způsobu dopravy.



Graf č. 8 zobrazující rozložení motivátorů ke stopování mezi lidmi s dobrým pocitem z autostopu a lidmi se špatným pocitem z autostopu.

Pro lidi s dobrými pocitem z autostopu, ačkoliv hlavní bariérou zůstává nebezpečí, hrají mnohem významnější roli pragmatické důvody jako finance nebo dostupnost dopravy a zároveň je pro ně důležitější jistá normalizace autostopu – kdyby to dělalo víc lidí, nebo byla místa tomu určená, pravděpodobně by se ke stopu spíš dostali nebo by stopovali víc.

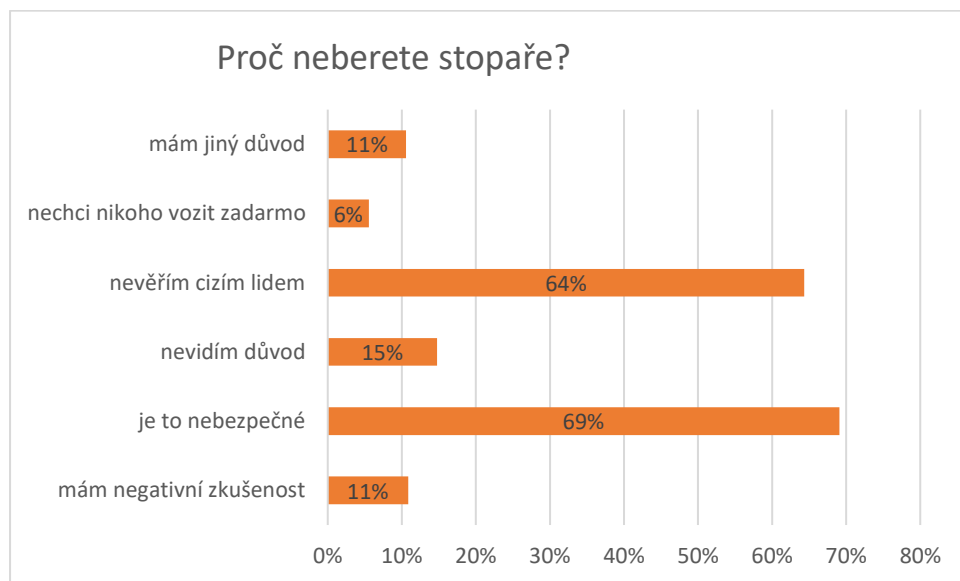
Lidé, kteří alespoň někdy využili spolujízdu výrazně častěji uvádí jako motivátory pro autostop: „kdyby byl zaštitěný systémem“, „kdyby ho využívalo více lidí“ a „kdyby existovala oficiální stopovací místa“, což je do značné míry přiblížení autostopu ridesharingu, který využívají. Z těchto dat je tedy patrné, že ridesharing v současné společnosti zastává roli jakéhosi organizovaného autostopu. Výrazně více lidí, kteří využívají ridesharing jsou i bývalí stopaři, jistá část populace se tedy přesunula z autostopu k jiným formám sdílené dopravy. Tito lidé se také častěji rádi seznamují s novými lidmi a cestují jen tak pro zážitek z cesty.

#### 6.6.4. Řidiči

V této kapitole se blíže věnuji 60 % populace, které běžně využívají k dopravě auto, které sami řídí. Mezi řidiči je signifikantní převaha mužů (57 % řidičů oproti 43 % řidiček) a častěji jsou to vysokoškoláci. Nejvíce aktivních řidičů auto užívá denně, uživatelé, kteří auto užívají jen párkrát za rok jsou jen v jednotkách procent. Běžná cesta autem v Česku trvá mezi 11 a 30 kilometry, případně je kratší, a v autě jede pouze jedna osoba. Těsně nadpoloviční většina řidičů (53 %) sebou má alespoň 1 spolujezdce, 32 % veze spolujezdce dva, 15 % bere spolujezdce 3 a málokdo se při běžné cestě autem dostává nad toto číslo.

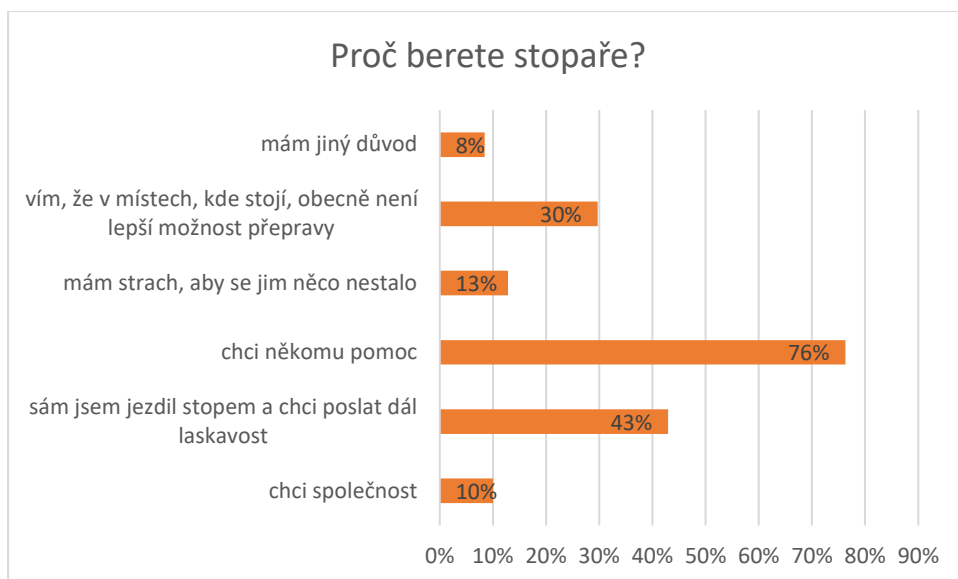
Řidiči jsou lidé, kteří současně jezdí častěji do práce nebo do školy, za rodinou, na výlety po česku i do zahraničí a současně lidé, kteří méně využívají MHD a dálkové autobusy. Toto napovídá, že vlastní auto je velmi důležité pro lidi, kteří vyhledávají vysokou mobilitu a zároveň že vlastnictví auta takovou mobilitu umožňuje lépe, než jiné druhy dopravy.

Co se braní stopařů týče, většina řidičů (59 %) stopařům nikdy nezastaví, s výrazným rozdílem mezi ženami (71 %) a muži (50 %), a to i když 85 % z nich k braní stopařů vidí alespoň nějaký důvod. Mezi dva nejdůležitější důvody, proč stopaře nebrat pro řidiče patří nedůvěra k cizím lidem a nebezpečí, které si s autostopem spojují. Nebezpečí častěji zmiňují řidičky. Skutečnou negativní zkušenost s braním stopařů má v česku ale jen 6 % řidičů.



Graf č. 9 s četností důvodů řidičů, kteří zásadně neberou stopaře.

Většina řidičů, kteří v současnosti berou stopaře sami někdy stopovali. Nejběžnějším důvodem pro nabrání stopaře (76 %) je touha někomu pomoci. Zároveň pro 61 % z řidičů, kteří berou stopaře a sami někdy stopovali, je důvodem to, že si přejí poslat dál laskavost a cítí nějaký pocit dluhu ze svého mládí. Na druhou stranu ale 40 % lidí, kteří sami někdy stopovali, stopaře nikdy nevezmou. Je to sice citelně méně než republikový průměr, ale stále poměrně překvapivé. Pro řidiče, kteří stopaře berou, je nejčastějším důvodem vůle někomu pomoci.



Graf č. 10 s četností důvodů řidičů, kteří stopaře berou.

Necelá třetina řidičů, kteří berou stopaře, zmiňuje jako jeden z důvodů pro tuto činnost nedostatek jiných forem dopravy v místech, kde stopař nebo stopařka stojí. Zajímavé je, že řidiči, kteří bydlí v obcích do 2000 obyvatel, a tedy se velmi pravděpodobně pohybují v oblastech s horší dostupností jiné dopravy stopařům zastavují méně než řidiči, kteří bydlí ve větších městech do 50 000 obyvatel. Toto chování samozřejmě závisí i na místě, které stopař zvolí – například zda se tam dá dobře zastavit, je to frekventovaná cesta anebo ne nebo kolik řidičů tam jede směrem, kterým stopař potřebuje.

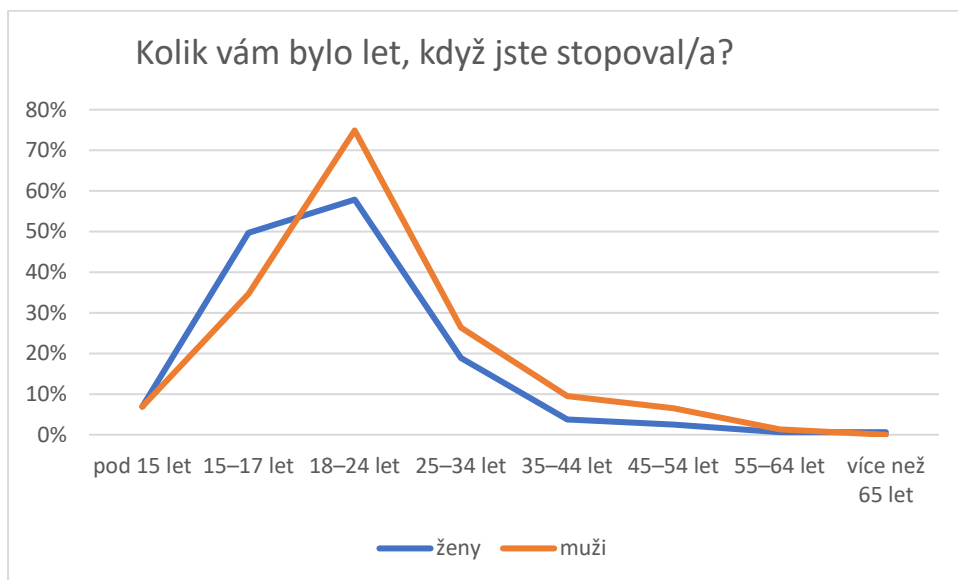
Mezi řidiči, kteří berou stopaře je pouze 30 % žen. Nejpravděpodobnější řidič, který nabere stopaře je muž mezi 45 a 64 lety. Lidé, kteří berou stopaře o sobě zároveň častěji přemýšlí jako o důvěřivých a záleží jim na životním prostředí.

#### 6.6.5. Ženy

Mimo to, že ženy jsou na silnicích v menšině jako řidičky (pouze 52 % žen se po česku běžně přepravuje autem, které řídí), tak také výrazně méně, než muži používají auto každý den (pouze 29 % řidiček řídí denně oproti 44 % řidičů). Také častěji jezdí v porovnání s muži i kratší trasy. Jejich celková přítomnost na silnici je tedy díky kombinaci těchto faktorů citelně menší než přítomnost mužů. V kombinaci s výše uvedenými daty, že pouze 30 % žen je ochotno brát stopaře tedy není divu, že se mezi mými respondentkami nenašel dostatečně veliký vzorek řidiček, které berou stopaře, na kterém by šly udělat signifikantní závěry – takových žen mi odpovědělo pouze 75.

Zároveň se ale mezi ženami našel dostatek stopařek. 32 % žen alespoň někdy využilo stop – pouze 9 z nich tak učinilo v posledních dvou letech. Ženy mají obecně horší pocity z autostopu než muži a výrazně častěji si autostop spojují s nebezpečím (79 %), což znamená, že existuje překryv mezi ženami, které autostop někdy alespoň vyzkoušely a těmi, které jej považují za nebezpečný. Zde vidím souvislost s tím, že ženy obecně během stopování dělaly více věcí, o kterých přemýšlely jako o bezpečnostních patřeních než muži (například u sebe častěji měly něco na sebeobranu, telefon, aktivně sledovaly kam řidič jede anebo řidiči nesdělovaly svou cílovou destinaci, dokud se v autě necítily bezpečně).

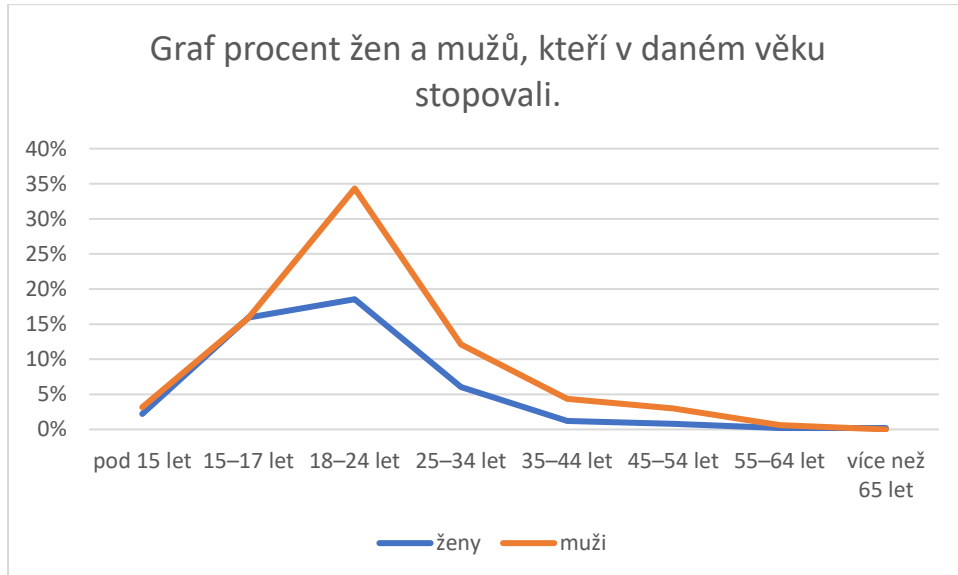
Ženy stopařky se vyznačují nízkým věkem, kdy autostop poprvé zkusily. 50 % stopařek stopovalo již mezi 15 a 17 lety.



Graf č. 11 znázorňující rozdíl mezi věky žen a mužů v době, kdy stopovali.

I toto může být vysvětlením pro překryv vnímání stopu jako rizikové aktivity se stopařskými zkušenostmi – pokud stopařské zkušenosti pocházely z mládí, je možné, že se na ně respondentky zpětně dívají s větší averzí k riziku, než tehdy cítily.

Zároveň však ve vztahu k celkové populaci bylo stopařek samozřejmě méně:



Graf č.12 zobrazující, kolik procent mužů a žen v daném věku stopovalo.

Ženy také mnohem častěji uváděly pragmatické důvody ke stopování – například že nebyly dostupné jiné formy dopravy anebo že je to levné. Naopak si se stopováním méně než muži spojují dobré skutky a poznávání nových lidí.



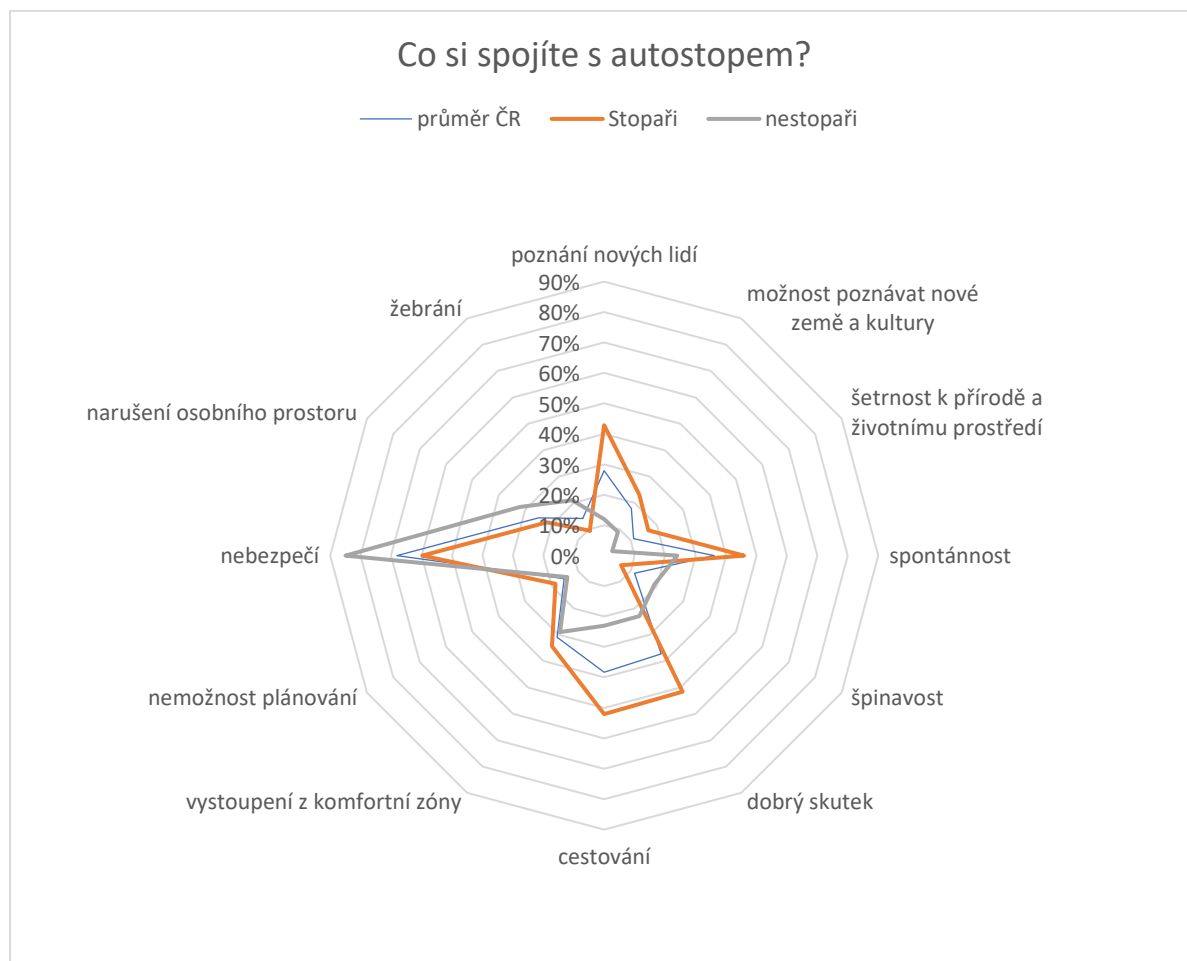
### 6.6.6. Stopaři

Ať už v důsledku pandemie Covidu, menšího časového rozmezí anebo úpadku autostopu se mi bohužel nepodařilo získat reprezentativní vzorek populace, která by v posledních dvou letech alespoň jednou využila autostop. Takových lidí jsou v Česku pouhá 4 %. V následujícím textu tedy v rámci reprezentativnosti výsledků pracuji se stopaři jako se skupinou lidí, kteří alespoň někdy ve svém životě využili autostop a je tedy nutno počítat s tím, že se jedná více o vzpomínky na minulost než současnou podobu tohoto fenoménu v rámci skupiny stopařů.

Takových lidí, kteří někdy stopovali je v Česku 39 %, z nich 35 % stopovalo před více než 2 lety a nejsou tedy tím, co si v tomto textu představím pod aktivními stopaři. Jen dvacet procent z nich odpovědělo, že stopem jezdili často nebo pravidelně, zbytek spadá do kategorie příležitostných stopařů. Většina stopařů jsou muži (59 %) a téměř polovina z nich je nyní ve věku mezi 45 a 64 let. Většina stopařů a stopařek zároveň uvádí, že stopovala v mládí, jak je patrné z grafů číslo 11 a 12. Nejběžnějším příkladem stopaře v současném Česku je tedy muž mezi 45 a 64 lety, který v mládí občas stopoval.

Toto podporuje můj závěr z kapitoly o proměně autostopu – většina stopařů byla mladí lidé v osmdesátých a devadesátých letech, a ačkoliv autostop mezi mladými přetrvává, už zdaleka není tak běžný. Současní mladí lidé ve věku 18-34 let, ve kterém je autostop nejběžnější, někdy stopovali pouze ve 20 % případů.

Stopaři mívají ze stopu dobrý pocit a častěji si ho asociují s poznáváním lidí a kultur a spontánností a méně často s negativními věcmi jako špinavost nebo nebezpečí.



Graf č. 13 porovnávající, co autostop asociuje skupinám stopařů a nestopařů (lidé se špatnou emocií ze stopu).

Navzdory signifikantním rozdílům je patrný obecný trend vnímat autostop jako nebezpečí, které je ale u stopařů s autostopem asociováno méně často. Můj předpoklad, že budou sami sebe považovat za ochotnější přijímat riziko a důvěřivější se nenaplnil (vyhýbám se rizikům jako pravdivé označilo 45 % stopařů oproti 44 % populace a jsem důvěřivý 33 % oproti 29 % populace, nejde tedy o rozdíl, ze kterého lze činit obecné závěry), tudíž jejich ochota jezdit stopem může být vysvětlena právě tím, že autostop považují za méně rizikovou záležitost než ostatní lidé anebo tím, že autostop v minulosti obecně nebyl považován za takové riziko jako dnes.

Naopak málo si lidé autostop spojí se šetrností k životnímu prostředí a žebřáním. Z toho lze předpokládat, že autostop je, slovy jedné z respondentek, „pořád slušné cestování“. Stopaři mají tendenci si častěji myslet, že cesta může být cíl, ale nezaznamenala jsem u této skupiny signifikantní rozdíl v ochotě přijímat rizika ani poskytovat důvěru od zbytku populace.

Mezi důvody k využívání autostopu mezi stopaři převládá nedostupnost lepší přepravy a nízká finanční nákladnost.



Graf č.14 se zastoupením četnosti důvodů pro využití autostopu mezi stopaři.

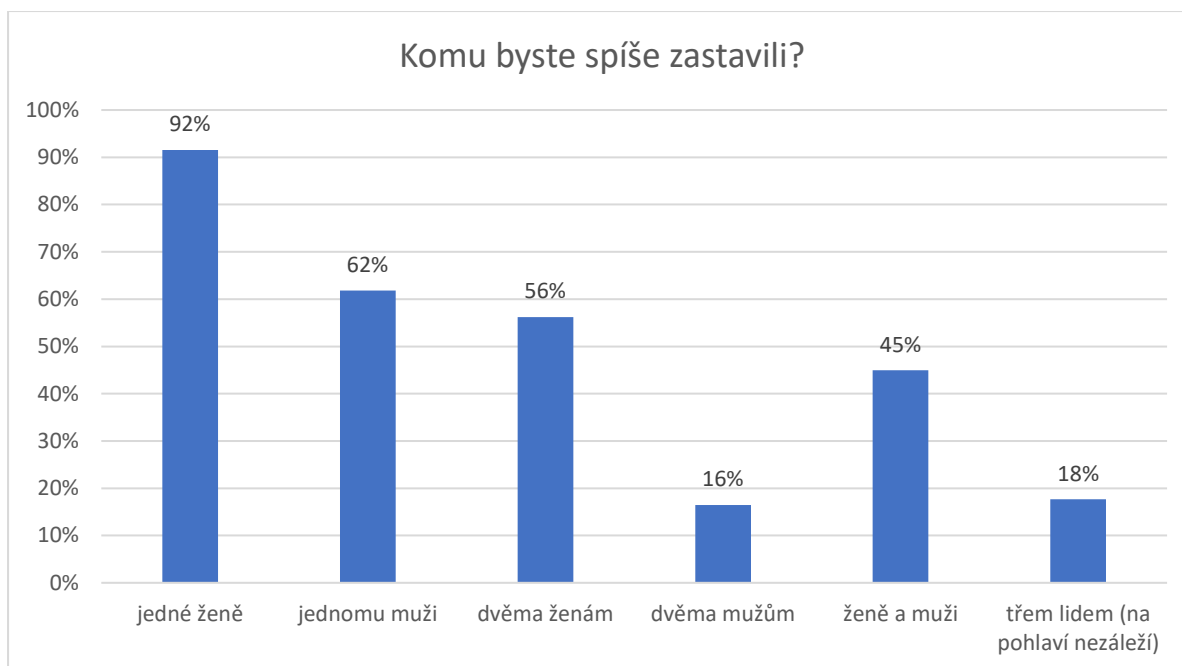
Zároveň ale 84 % stopařů udává, že alespoň někdy stopovali z nutnosti – tedy protože nebyl lepší způsob dopravy. Nejběžnější důvod pro to už nestopovat je mezi stopaři současné vlastnictví osobního automobilu. Můžeme tedy potvrdit, že změna v popularitě autostopu je úzce spjatá se stále běžnějším užíváním osobních aut. Nemalá část stopařů ale zmiňuje i zhoršení efektivity autostopu jako způsobu, jak se někam dostat, což je v ostrém protikladu s přibývajícím dopravou. Ačkoliv zvyšující se provoz pro autostop představuje veliký potenciál, tyto trendy jsou nyní protichůdné.



Graf č. 15 se zastoupením četnosti důvodů pro nevyužití autostopu lidmi, kteří s ním mají zkušenost starší než 2 roky.

Nejčastěji Češi využívali stopování pro cestování po Česku v kraji, kde bydlí, a to na kratší vzdálenosti do 30 kilometrů. V zahraničí stopovalo poměrně málo lidí. V Evropě to alespoň vyzkoušelo 25 % stopařů a mimo Evropu pouze 12 % z nich. Lidé, kteří mají zkušenost se stopováním v zahraničí v současnosti víc využívají různé typy spolujízdy. 70 % stopařů má zkušenost s carpoolingem, 21 % z nich někdy využilo neplacenou spolujízdu domluvenou přes internet a 27 % z nich placenou spolujízdu s někým, kdo se tím neživí, jako například BlaBla car. Mezi zákazníky a zákaznicemi ridesharingových služeb je více stopařů nebo bývalých stopařů, především těch, kteří stopují pro zábavu, v zahraničí a nepovažují to za klasický turismus. Tito lidé lépe odpovídají profilu stopaře jako dobrodruha.

Největší šanci na to, že řidič zastaví má samotná žena (spíš zastaví 92 % z řidičů, co berou stopaře), která působí důvěryhodně (58 % řidičů, co berou stopaře) a stojí na místě, kde se dá dobře zastavit. V následujících grafem je patrné, jaké faktory hrají největší roli v rozhodování řidičů, zda stopařům zastavit.



Graf č. 16 znázorňující pravděpodobnost zastavení stopařům podle jejich počtu a pohlaví.



Graf č. 17 se zastoupením četnosti faktorů, které ovlivňují řidiče v rozhodnutí zastavit.

Ráda bych propojila výraznou tendenci řidičů zastavovat spíše ženám s vnímanou vysokou rizikovostí autostopu a závěry, ke kterým dochází Harris and Miller (2000). Ti ve své studii říkají, že ženy jsou ve společnosti vnímány zároveň jako méně nebezpečné a zároveň jako více ohrožené. Výrazně vyšší ochota řidičů a řidiček zastavovat ženám má tedy pravděpodobně dva důvody. Zaprvé jsou ženy vnímány jako menší riziko a tím pádem je více lidí, kteří nemají strach vzít ženu, ale už mají strach vzít muže. Druhým důvodem je vnímání ženy jako více ohrožené, a tím pádem již zmiňovaná rytířská snaha stopařku „zachránit“ tím, že ji svezu. Sama jsem se během svého stopování často setkala s tím,

že mě brali muži s dcerami v podobném nebo mladším věku než já, protože se v nich během těch několika okamžiků, co má řidič na rozmyšlenou probudil ochranný pud.<sup>73</sup>

Zajímavé je, že v kontextu autostopu se takovým výsadám méně často těší staří lidé, kteří s ženami často sdílí společenské postavení „slabších“. Předpokládám, že jeden z důvodů pro toto je kulturní a mediální zobrazování autostopu jako nebezpečného především pro ženy.

### 6.6.7. Vztah k ochotě přijímat rizika

45 % respondentů se ztotožnilo s postojem „*vyhýbám se rizikům*“. Tato otázka v dotazníku předcházela jakýmkoliv otázkám, které by naznačovaly nebo se ptaly na téma autostopu a odpovědi tím tedy nebyly ovlivněny. Lidem, kteří se vyhýbají rizikům, také spíše záleží na životním prostředí, neradi pouští cizí lidi do osobního prostoru a myslí si, že by se o sebe měl každý postarat sám. Zajímavé může být, že tento vzorek bez signifikantních rozdílů odpovídá kvótě, to znamená že lidé, kteří se vyhýbají rizikům jsou rovnoměrně zastoupení mezi oběma pohlavími, všemi regiony, dosaženými stupni vzdělání i příjmovými skupinami.

Z výzkumu zároveň jasně vychází, že lidé, kteří mají větší toleranci rizik si zároveň méně často spojují autostop s nebezpečím a nespolehlivostí jako způsobu dopravy. Ve stopařském chování se lidé, kteří o sobě řeknou, že se vyhýbají rizikům opět zásadně neliší od zbytku populace. Ochota přijímat rizika na využití autostopu nemá vliv. Velmi pravděpodobně to lze vysvětlit pomocí četných komentářů typu „*Kdysi jsem stopovala, dnes už bych měla strach.*“, ze sekce otevřených asociací, a to tak, jak píše Giddens (1999), tedy že se v naší společnosti proměňuje vnímání rizik a zvyšuje se obecný důraz na bezpečnost, což staví aktivity jako autostop za hranice přijatelnosti pro stále více lidí. Vzhledem k četným reportážím a dalším varováním, které vycházely během zlaté éry autostopu nepředpokládám, že by se skutečné nebezpečí autostopu zásadně změnilo. S technologickým pokrokem přibývá i způsobů, jak se v rámci autostopu zabezpečit a většina z nejčastějších bezpečnostních opatření mezi stopaři by nebyla možná bez moderních technologií, například chytrého telefonu s určováním polohy.



Graf č. 18 se zastoupením četnosti některých bezpečnostních opatření používaných mezi stopaři.

<sup>73</sup> V konverzaci s různými řidiči jsem se s tímto odůvodněním setkala třikrát.

Na základě těchto přibývajících možností bezpečnostních opatření se můžeme domnívat, že skutečná nebezpečnost autostopu se dokonce snížila, avšak data, která by dokládala efektivnost těchto opatření nemáme a nelze tak toto tvrzení podložit.

### 6.6.8. Vztah k důvěřivosti

Zda budu o lidech přemýšlet jako o důvěřivých jsem opět testovala postojovými otázkami v rámci začátku dotazníku. Hlavní tvrzení, se kterým se ztotožnilo 29 % respondentů znělo: „*jsem důvěřivý*“. Častěji (35 %) se za důvěřivé považovali mladí lidé mezi 18 a 24 lety. Tito lidé měli zároveň tendenci častěji souhlasit i s téměř všemi ostatními postoji, z nichž některé důvěřivost podporují (jako například „*měli by si navzájem pomáhat i lidé, kteří se neznají*“), ale některé naopak vyvrací (jako „*nerad pouštím cizí lidi do svého osobního prostoru*“), budu tedy v rámci této kapitoly jako důvěřivé označovat lidi, kteří to sami o sobě řekli.

Důvěřiví lidé mají častěji zkušenost s autostopem, a častěji z něj mají dobrý pocit a důvěřiví řidiči častěji zastavují. Lidé, kteří o sobě řekli, že jsou důvěřiví také lépe sedí do profilu stopaře dobrodruha nebo cestovatele, protože výrazně častěji stopují pro zábavu nebo proto, že to není klasický turismus.

Tito lidé také častěji preferují stopování ve více lidech a 17 % z nich uvádí jako bariéru k využívání autostopu to, že nemají s kým stopovat (oproti 11 % v Česku). Se stopem si častěji spojují pozitivní věci jako možnost poznávat nové země a kultury či dobrý skutek.

Z dat je, dle předpokladu, patrné, že důvěřiví lidé jsou častěji stopaři i řidiči, kteří stopaře berou a důvěra je ve stopování jeden ze společenských předpokladů, které jej umožňují.

### 6.6.9. Ověření hypotéz

Ačkoliv většina výsledků je obsažena v textu výše, v této kapitole se systematicky vracím ke svým hypotézám a tomu, zda byly potvrzeny nebo vyvráceny.

#### 6.6.9.1. *Hypotéza 1 – Počet stopařů v Česku je v současnosti podstatně nižší než v minulém tisíciletí.*

Hypotéza se potvrdila.

V současném Česku je dle tabulky č. 1 patrný pokles autostopu. Přelom tisíciletí vychází jako zlomový bod, kdy se počty stopařů snížily zhruba o polovinu, a to ve všech věkových kategoriích. Ústup autostopu, o kterém mluví většina autorů, u nás byl pravděpodobně nejvyšší v 90. letech. V tomto ohledu se dle Lavoletteho dělení na Západ a země bývalého Sovětského bloku řadíme, alespoň co se úbytku autostopu týče, spíše k Západu, kde je tento způsob dopravy na ústupu. Opětovný růst v posledních letech, o kterém mluví například Laborde, Gerlach a Vaughan (2021) se z dat nepotvrdil, roli v tom však může hrát pandemie Covidu a poměrně menší rozmezí měřeného období od roku 2020, přesnější odpověď by tedy vyžadovala další měření v budoucích letech.

#### 6.6.9.2. *Hypotéza 2 – Autostop byl v Česku vždy nejběžnější mezi mladými lidmi*

Hypotéza se potvrdila.

Nehledě na období, ve kterém autostop využívali, naprostá většina stopařů vždy byla mezi mladými lidmi mezi 15 a 34 lety, přičemž 68 % stopařů a stopařek stopovala mezi ve věku 18 až 24 let. Ženy typicky začínaly s autostopem dříve než muži.

#### 6.6.9.3. *Hypotéza 3 – Autostop je v současném Česku především formou zábavy nebo dobrodružství.*

Hypotéza se nepotvrdila.

Pro potvrzení této hypotézy bohužel v konečném vzorku respondentů nebylo dostatečné zastání aktivních stopařů (tedy lidí, kteří autostop využili v poledních dvou letech), tak, aby bylo možné z jejich chování a důvodů vyvodit zobecnitelné závěry pro současné Česko. Historicky, ačkoliv mnoho lidí udává zábavu, poznávání nových kultur a lidí a autenticitu autostopu, převyšovaly praktické důvody k využití autostopu, především nízké náklady a nedostatek lepší dopravy.

Věci, které jako zábava a dobrodružství si v současnosti spojuje s autostopem pouze menšina lidí, většina mluví o nebezpečí anebo dobrém skutku a pomoci.

*6.6.9.4. Hypotéza 4 – Charakteristiky jako důvěřivost a ochota přijímat rizika mají v Česku vliv na ochotu jezdit stopem.*

Hypotéza se potvrdila.

Mezi stopaři nebyla zaznamenána signifikantní odchylka od většinové společnosti v postojích indikujících důvěřivost nebo ochotu přijímat rizika. Stopaři, kteří dotazník vyplnili ale měli často zkušenosti se stopem z dob, kdy byli mnohem mladší a mladí lidé jsou důvěřivější (35 % lidí ve věku 18–24 let oproti 29 % Čechů) a zároveň se méně vyhýbají rizikům (38 % lidí ve věku 18–24 let oproti 45 % Čechů). Je tedy pravděpodobnější, že se s věkem změnil postoj, než že by důvěřivost a ochota přijímat rizika nehrály ve volbě využít autostop roli.

Hypotézu potvrzuje i to, že postoje lidí, kteří z autostopu mají dobré anebo spíše dobré pocity, a jsou tedy ochotnější o autostopu v současnosti uvažovat jako o alternativě, indikují, že jsou ochotnější přijímat rizika a že o sobě častěji přemýšlí jako o důvěřivých.

*6.6.9.5. Hypotéza 5 – Řidiči, kteří někdy sami stopovali jsou ochotnější brát stopaře, protože chtějí poslat dál laskavost.*

Hypotéza se potvrdila.

Pouze 60 % řidičů, kteří mají zkušenost s autostopem v současnosti stopařům zastaví. Z těchto 60 % pouhých 60 % jako důvod udává „poslání laskavosti dál“ – tudíž méně než polovina řidičů, kteří někdy sami stopovali je ochotná vzít stopaře s tímto důvodem. Jedná se o druhý nejčastější důvod po „chci někomu pomoci“. Ačkoliv jsou tato čísla nižší, než jsem očekávala, pořád jde o nadprůměr v rámci České republiky a splácení laskavosti někomu jinému, než od koho byla obdržena tak hraje výraznou roli v motivaci bývalých stopařů někoho v současnosti svězt.

*6.6.9.6. Hypotéza 6 – Autostop je většinou lidí vnímán jako riziková aktivita.*

Hypotéza se potvrdila.

Nebezpečí si se stopem spojí 68 % lidí a jednalo se o opakovaně se objevující hlavní téma i v otevřených otázkách, motivacích a bariérách jezdit stopem nebo důvodech řidičů nebrat stopaře. Někoho se skutečně špatnou zkušeností s autostopem zná 13 % lidí.

Autostop rizikově vnímají častěji ženy a méně často naopak stopaři, lidé, co někdy využili jinou formu spolujízdy a lidé nad 55 let.

Na tomto trendu je patrná i proměna společnosti k obecně se více zaměřující na bezpečnost, protože se zvýšilo vnímané riziko autostopu, ačkoliv je nepravděpodobné, že to skutečné.

*6.6.9.7. Hypotéza 7 – Ridesharing je v současnosti využívanější než autostop.*

Hypotéza se potvrdila.

Ridesharing v posledních 2 letech využilo o 5 % víc lidí než autostop. Zároveň stoupla i popularita carpoolingu. Velmi pravděpodobně to úzce souvisí s nižším vnímaným rizikem při využívání oficiálně

zaštitěné služby anebo sdílení automobilu s někým, kdo není cizí. V dalších letech lze proto předpokládat další nárůst.

#### 6.6.9.8. Hypotéza 8 – Ženy přistupují k autostopu opatrněji než muži.

Hypotéza se potvrdila.

Ženy si častěji, než muži spojují autostop s nebezpečím a s negativními emocemi a také jich v životě někdy stopovalo méně. Zároveň ženy, které jezdí stopem častěji využívají alespoň nějaká bezpečnostní opatření, jako že s někým sdílí polohu nebo nesdělují destinaci řidiči, dokud se v autě necítí bezpečně. Řidičky taktéž k autostopu přistupují opatrněji než muži a méně často berou stopaře.

## 6.7. Diskuse

V rámci výzkumu se potvrdilo, že autostop je v Česku v poslední době na ústupu a většina lidí jej vnímá jako rizikovou aktivitu. Tento závěr veskrze potvrzuje postřehy většiny autorů, kteří se o autostopu od devadesátých let vyjadřují jako o vymírajícím fenoménu. Pro komplexnější zmapování fenoménu autostopu je pouze sociální výzkum samozřejmě nedostatečný. Výzkum poskytl základní zmapování četnosti a podob autostopu v současné české společnosti do takové míry, do jaké to bylo možné bez reprezentativního vzorku lidí, kteří by v posledních dvou letech stopovali.

Toto je jeden z limitů výzkumu, protože by autostop samozřejmě bylo mnohem jednodušší zmapovat i očima stopařů, na druhou stranu to však dokazuje, že se ve společnosti jedná jen o okrajové téma, o které mnoho lidí nemá zájem a ani nijak nezasahuje do jejich běžného života. Pro účely hlubšího zmapování toho, jak si autostop stojí v komunitě stopařů by na výzkum bylo vhodné navázat studii českých stopařů.

Díky nedostatku respondentů, kteří v posledních 2 letech stopovali bylo obtížné porovnávat vztah aktivních stopařů a ostatních lidí k tématům jako jsou rizika a důvěra. Mezi stopaři se pak výzkum zaměřoval více na minulost, než jsem předpokládala při tvorbě dotazníku a některé z otázek (například na postoje) tak v životě lidí nekorrespondovali s obdobím, kdy autostop využívali a bylo tak obtížné mezi těmito odpověďmi nalézt souvislosti.

Ačkoliv jedno z hlavních témat, kterému jsem se rámci práce věnovala bylo dobrodružství jako prvek autostopu, v dotazníku jsem se na dobrodružství ptala pouze zástupnými otázkami, se kterými mi při tvorbě dotazníku přišlo záměnné (například zábava, poznávání nových kultur nebo autostop jako netypický turismus) a ve vyvozených závěrech tak mohou být odchylky od skutečnosti. Některé závěry (například počty řidičů, kteří stopařům zastavují) jsou vystavěny pouze na odpovědích lidí, jejichž skutečné chování se může odchylovat od jejich odpovědí v dotazníku v závislosti na okolnostech. Abychom tato tvrzení lépe podložili, byl by třeba další empirický výzkum.

Některé výsledky výzkumu byly obecně špatně prezentovatelné kvůli přílišné šířce otázek a otázky se škálou se ukázaly být zbytečnými, šly tedy z dotazníku vynechat a snížit tak jeho kognitivní náročnost pro respondenta a zároveň zjednodušit vyhodnocování. Další výzvou, která pramenila z nevhodně zvolené otázky bylo porovnání četností stopařů v jednotlivých dekádách. Ačkoliv šlo dopočítat z věku, jak jsem při tvorbě dotazníku předpokládala, ukázalo se zbytečně náročným a dále nebylo možné porovnávat podoby autostopu a jeho účastníky v jednotlivých dekádách, což by opět napomohlo komplexnějšímu uchopení tohoto fenoménu. Stratifikace vzorku i počet respondentů zajistily reprezentativní vzorek české online populace a závěry jsou tedy zobecnitelné.



Tématy, kterými by bylo zajímavé se dále zabývat, je hlubší prozkoumání překryvů autostopu a ridesharingu a faktorů, které zde hrají roli, vliv moderních automobilových trendů (jako elektroautomobilů či vodíkových automobilů) na autostop, porovnání podob autostopu v Česku se zeměmi, ve kterých se automobilová a stopařská kultura liší, anebo hlubší kvalitativní výzkum zaměřený na to, proč si lidé s autostopem spojují větší nebezpečí než dříve.

Praktické implikace práce jsou snižující se důvěra k cizím lidem a snižující se ochota nést rizika v současné české společnosti. Jedním z vlivů, které z toho lze vyvodit je dopravní chování Čechů, kteří se běžně nesetkávají se sdílenými formami dopravy. Zároveň lidé nevidí souvislost mezi sdílenými formami dopravy a udržitelností. Zmapování autostopu může do budoucna přinést možnosti se jím hlouběji zabývat jako udržitelnou formou dopravy a na některých jeho principech dále stavět v současných iniciativách ridesharingu.

# ZÁVĚR

V práci jsem se věnovala autostopu, který vznikl v návaznosti na rozvoj motorismu za 1. světové války jako způsob dopravy, jakým se díky solidaritě řidičů a řidiček dostávali vojáci a zdravotnický personál na frontu. V průběhu dvacátého století zažil tento fenomén vlny obliby a úpadku a byl spojován se studenty, vojáky, hnutím hippies, beatníky a environmentálními aktivisty, vrahy a oběťmi ale i obyčejnými civilisty, kteří jej využívali pro nedostatek peněz nebo lepších možností dopravy.

Úpadek tohoto jevu v současnosti podporuje teorii Ulricha Becka a Anthony Giddense, kteří hovoří o rizikové společnosti a tendenci moderních společností čím dál tím více dbát na bezpečnost, protože autostop je stále více vnímán jako rizikový. Na autostopu lze pozorovat i současnou krizi důvěry. Formování důvěry ve vztahu řidiče a stopaře nahlížím skrze Simmelovo pojetí důvěry, které předchází „leap of commitement“, tedy rozhodnutí řidiče vpustit cizího člověka do osobního prostoru svého automobilu a stopařovo rozhodnutí tam vstoupit. Důvěra je v současné společnosti úzce spjatá se solidaritou a je to jeden ze základních společenských principů, které autostop umožňují.

Ačkoliv autostop ve své nejčistší podobě stále odolává vlivům komodifikace, jeho mnohé komodifikované hybridy, jako například Uber nebo BlaBla car, můžeme na trhu potkat již téměř 20 let. Krátce před toto období na přelomu tisíciletí spadá, kromě vzniku různých forem sdílené dopravy navázané na moderní technologie, i prudký úpadek autostopu tak, jak jsme ho znali.

V současnosti jezdí stopem pouhá 4 % Čechů, i když ho někdy využilo 39 % populace. Největší bariérou ve využívání tohoto způsobu dopravy je jeho vnímaná rizikovitost a nedůvěra k cizím lidem. Historicky stopem vždy nejvíce jezdili mladí lidé, kteří jsou zároveň ochotnější přijímat rizika a zároveň důvěřivější. Naopak méně se autostop praktikoval a praktikuje mezi ženami, ty k němu přistupují opatrněji než muži, mají sníženou ochotu přijímat rizika a o autostopu častěji přemýšlí jako o nebezpečí.

Celkový postoj současné české společnosti ke stopování je spíše negativní, především kvůli tomu, že autostop považují za nebezpečný. To je v kontrastu s tím, že většina lidí buď nemá s autostopem žádnou zkušenost anebo má zkušenost, která není negativní. Pokles ve využívání autostopu a změny postojů bývalých stopařů nasvědčují, že se ve společnosti klade stále větší důraz na bezpečnost, zároveň ale výraznou roli v tomto poklesu samozřejmě hraje i rostoucí počet vlastníků osobních automobilů a dostupnost jiných forem dopravy.

Ačkoliv jsem původně v této práci měla ambice zamyslet se i nad možným využitím autostopu v udržitelné dopravě anebo jeho možnou transformací pro tento účel, výsledek spíš naznačuje, že jde o nepravděpodobný scénář. Autostop je ze své podstaty jev přežívající na okraji společnosti mimo oči systému a pokusy o formalizaci jej zadusí anebo promění v jinou formu, vedle které autostop dále přetrvává ve své původní neformální podobě.

Autostop je v současném Česku vymírající fenomén, který drží při životě pár nadšenců. Současný trend naznačuje, že lidé, kteří využívali autostop dříve, jej dnes buď už považují za příliš rizikový anebo využívají jiné formy sdílené dopravy jako carpooling nebo ridesharing, které jsou v Česku naopak na vzestupu.

# Reference

## Odborné:

Amei, Andrew, John Attanucci, and Rabi Mishalani. 2011. 'Real-Time Ridesharing: Opportunities and Challenges in Using Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services'. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2217(1): 103–10. doi:10.3141/2217-13.

Beck, Ulrich. 2011. *Riziková společnost: na cestě k jiné moderně*. 2. vyd. Praha: Sociologické nakladatelství.  
<https://www.knihovna.zcu.cz/rest/cmismis/document/workspace://SpacesStore/97a5dec5-7fc7-4be4-8967-4951ac7b5851;1.0/conten>.

Beck, Ulrich, and Elisabeth Beck-Gernsheim. 2002. *Individualization: Institutionalized Individualism and Its Social and Political Consequences*. London; Thousand Oaks, Calif: SAGE.  
[https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=nlebk&AN=251167&site=ehost-live&ebv=EB&ppid=pp\\_cover](https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=nlebk&AN=251167&site=ehost-live&ebv=EB&ppid=pp_cover).

Bekka, A., Louvet, N., & Adoue, F. (2020). Impact of a ridesourcing service on car ownership and resulting effects on vehicle kilometers travelled in the Paris Region. *Case Studies on Transport Policy*, 8(3), 1010–1018. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.04.005>

Bill, Roger. 2010. 'Traveller or Tourist? Jack Kerouac and the Commodification of Culture'. *Dialectical Anthropology* 34(3): 395–417. doi:10.1007/s10624-010-9157-y.

Burke, Kenneth, and Joseph R. Gusfield. 1989. *On Symbols and Society*. Chicago: University of Chicago Press.

Cameron, Jenny, and J. K. Gibson-Graham. 2003. 'Feminising the Economy: Metaphors, Strategies, Politics'. *Gender, Place & Culture* 10(2): 145–57. doi:10.1080/0966369032000079569.

Čejková, Berenika. 2021. 'Fenomén Československého Autostopu v 60. letech 20. Století'. <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/149295/130318809.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Chesters, Graeme, and David Smith. 2001. 'The Neglected Art of Hitch-Hiking: Risk, Trust and Sustainability'. *Sociological Research Online* 6(3): 63–71. doi:10.5153/sro.605.

Dargay, J., Gately, D., & Sommer, M. (2007). Vehicle Ownership and Income Growth, Worldwide: 1960-2030. *The Energy Journal*, 28(4), 143-170.

Edwards, Mr. 2024. 'Individualisation: Understanding its Significance and Implications.' Online. <https://easysociology.com/general-sociology/individualisation-understanding-its-significance-and-implications/#h-theoretical-foundations-of-individualisation>.

Eskelinen, Teppo, Tuuli Hirvilammi, and Juhana Venäläinen, eds. 2020. *Enacting Community Economies within a Welfare State*. London: Mayfly Books.

Garner, Alice. 2008. 'Risk and Reward: The (Lost?) Art of Hitchhiking'. [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/61106512/Garner\\_Risk\\_Hitchhike-libre.pdf?1572742700=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DRisk\\_and\\_reward\\_the\\_lost\\_art\\_of\\_hitch\\_hi.pdf&Expires=17191](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/61106512/Garner_Risk_Hitchhike-libre.pdf?1572742700=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DRisk_and_reward_the_lost_art_of_hitch_hi.pdf&Expires=17191)

67211&Signature=Thmf6083kbjzLaGZf97DyImZtmCdTKDx9m-  
pLSJXNYjcDWM2ZY5uFb53vJrA2fKxkQGHhNkvlRR8aYZY12uWHYtOpeCOMjHJfuriJRIjTyp6snxGeOnVw  
dc6TFpUpPAKdTM-Xpp35EIQ5Sjghoa5nwtHdg2PXKWPdZci~xkB4uT8q-rfAK8HlqHARR-  
OTtduP1vuRbG9jI0Ymsyvb6guQGh6o02LuXjJlGBpMUY2ej-MgkrynuQZ-  
jFqhL0kqmJqywfejQEhvj9yOeb4Gi5RuBgKXzDdoeuJX3jW9W7PqulrZZgwqrfWNIYKhQTs1JjoGnmKEKl  
Glt1oqYFRH9tMQ\_\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA.

Giddens, Anthony. 1995. *Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age*.  
Cambridge: Polity press.

[https://books.google.cz/books?id=Jujn\\_YrD6DsC&hl=cs&source=gbs\\_navlinks\\_s](https://books.google.cz/books?id=Jujn_YrD6DsC&hl=cs&source=gbs_navlinks_s).

Giddens, Anthony. 1999. 'Risk and Responsibility'. *The Modern Law Review* 62(1): 1–10.  
doi:10.1111/1468-2230.00188.

Glick, Peter, and Susan T. Fiske. 1997. 'Hostile and Benevolent Sexism: Measuring Ambivalent Sexist  
Attitudes Toward Women'. *Psychology of Women Quarterly* 21(1): 119–35. doi:10.1111/j.1471-  
6402.1997.tb00104.x.

Görög, Georgina. 2018. 'The Definitions of Sharing Economy: A Systematic Literature Review'.  
*Management*: 175–89. doi:10.26493/1854-4231.13.175-189.

Graeber, David. 2012. *Dluh: prvních 5000 let*. 1. vyd. Brno: BizBooks.

Harris, Mary B., and Kari C. Miller. 2000. 'Gender and Perceptions of Danger'. *Sex Roles* 43(11/12):  
843–63. doi:10.1023/A:1011036905770.

Jellušová, Kateřina. 2023. 'Potenciál konceptu patnáctiminutového města v českém prostředí. Praha,  
VŠE.

Kozel, Roman. 2006. *Moderní marketingový výzkum: nové trendy, kvantitativní a kvalitativní metody  
a techniky, průběh a organizace, aplikace v praxi, přínosy a možnosti*. 1. vyd. Praha: Grada.

Laborde, Sylvain, Sebastian Gerlach, and Robert Vaughan. 2021. 'Hitchhiking: Associations With Big  
Five and Emotional Competences'. *Psychological Reports* 124(5): 2229–36.  
doi:10.1177/0033294120953556.

Laviolette, Patrick. 2020. *Hitchhiking: Cultural Inroads*. Cham: Palgrave Macmillan.  
<https://ebookcentral.proquest.com/lib/cuni/reader.action?docID=6335314>.

Mahood, Linda. 2016. 'Thumb Wars: Hitchhiking, Canadian Youth Rituals and Risk in the Twentieth  
Century'. *Journal of Social History* 49(3): 647–70. doi:10.1093/jsh/shv064.

McGuire, Andrea. 2017. 'Hitchhiking in an Age of Suspicion: Work Techniques and Personal  
Experience Narratives of Hitchhiking in Newfoundland and Cape Breton'.

Misztal, Barbara A. 2020. 'Trust and the Variety of Its Bases'. In *The Cambridge Handbook of Social  
Theory*, ed. Peter Kivisto. Cambridge University Press, 333–53. doi:10.1017/9781316677452.018.

Möllering, Guido. 2024. 'The Nature of Trust: From Georg Simmel to a Theory of Expectation,  
Interpretation and Suspension'. [https://www.jstor.org/stable/pdf/42856292.pdf?refreqid=fastly-  
default%3Ac1be517f91c443ca01ae380b38e65dec&ab\\_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1](https://www.jstor.org/stable/pdf/42856292.pdf?refreqid=fastly-default%3Ac1be517f91c443ca01ae380b38e65dec&ab_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1).

Morgan, Charles J., Joan S. Lockard, Carol E. Fahrenbruch, and Jerry L. Smith. 1975. 'Hitchhiking: Social Signals at a Distance'. *Bulletin of the Psychonomic Society* 5(6): 459–61. doi:10.3758/BF03333299.

Nielsen, Jesper Riber, Harald Hovmøller, Pascale-L. Blyth, and Benjamin K. Sovacool. 2015. 'Of "White Crows" and "Cash Savers:" A Qualitative Study of Travel Behavior and Perceptions of Ridesharing in Denmark'. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 78: 113–23. doi:10.1016/j.tra.2015.04.033.

Novotná, Hedvika, Ondřej Špaček, and Magdaléna Štovičková, eds. 2019. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. Vydání první. Praha: Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy.

Pecka, Vojtěch. 2023. *Továrna na lži: výroba klimatických dezinformací*. Vydání první. Praha: Nakladatelství Alarm : Utopia libri.

Reid, Jack. 2020. *Roadside Americans: The Rise and Fall of Hitchhiking in a Changing Nation*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.

[https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=2373990&site=ehost-live&ebv=EB&ppid=pp\\_Cover](https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=2373990&site=ehost-live&ebv=EB&ppid=pp_Cover).

Rinvoluceri, Mario. 1974. *Hitch-Hiking*. Cambridge: The author. [https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking\\_by\\_Mario\\_Rinvoluceri](https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvoluceri).

Schlebecker, John T. 1958. 'An Informal History of Hitchhiking'. *The Historian* 20(3): 305–27. doi:10.1111/j.1540-6563.1958.tb01838.x.

Shepherd, Robert. 2002. 'Commodification, Culture and Tourism'. *Tourist Studies* 2(2): 183–201. doi:10.1177/146879702761936653.

Si, Hongyun, Jiangang Shi, Wenwen Hua, Long Cheng, Jonas De Vos, and Wenxiang Li. 2023. 'What Influences People to Choose Ridesharing? An Overview of the Literature'. *Transport Reviews* 43(6): 1211–36. doi:10.1080/01441647.2023.2208290.

Sienkiewicz, Witold, and Czesław Adamiak. 2023. 'Hitchhiking: History, Digitalisation and the Future after the COVID-19 Pandemic'. *Sport i Turystyka. Środkowoeuropejskie Czasopismo Naukowe* 6(4): 153–75. doi:10.16926/sit.2023.04.08.

Taylor-Gooby, Peter, and Jens Zinn, eds. 2006. *Risk in Social Science*. Oxford ; New York: Oxford University Press.

[https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=191297&site=ehost-live&ebv=EB&ppid=pp\\_4](https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=191297&site=ehost-live&ebv=EB&ppid=pp_4).

Terrien, C., Maniak, R., Chen, B., & Shaheen, S. (2016). Good practices for advancing urban mobility innovation: A case study of one-way carsharing. *Research in Transportation Business & Management*, 20, 20–32. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.08.001>

Tym, Antonín. 2016. Udržitelná doprava v České republice pohledem jejích aktérů. *Sborník příspěvků česko-slovenské konference Doprava, zdraví a životní prostředí*, s. 88-98.

[https://www.researchgate.net/profile/Hana-Bruhova-Foltynova/publication/332380651\\_Inovativni\\_nastroje\\_udrzitelne\\_mobility\\_v\\_evropskych\\_mestskych\\_oblastech\\_zkusenosti\\_s\\_evaluaci\\_a\\_role\\_politickych\\_barier/links/5cb0f632299bf12097624267/Inovativni-nastroje-udrzitelne-mobility-v-evropskych-mestskych-oblastech-zkusenosti-s-evaluaci-a-role-politickych-barier.pdf#page=88](https://www.researchgate.net/profile/Hana-Bruhova-Foltynova/publication/332380651_Inovativni_nastroje_udrzitelne_mobility_v_evropskych_mestskych_oblastech_zkusenosti_s_evaluaci_a_role_politickych_barier/links/5cb0f632299bf12097624267/Inovativni-nastroje-udrzitelne-mobility-v-evropskych-mestskych-oblastech-zkusenosti-s-evaluaci-a-role-politickych-barier.pdf#page=88)

Williams, Colin C. 2002. 'A Critical Evaluation of the Commodification Thesis'. *The Sociological Review* 50(4): 525–42. doi:10.1111/1467-954X.00397.

### **Kulturní:**

Film:

Into the Wild (Útěk do divočiny). Režie Sean Penn. USA, 2007.

Smrt stopařek. Režie Jindřich Polák. Československo, 1979.

The Hitcher (Stopař). Režie Robert Harmon. USA, 1986.

Under the Skin (Pod kůží). Režie Johnatan Glazer. Velká Británie, 2013.

Literatura:

Adams, Douglas. 1998. '*Stopařův průvodce po Galaxii*.' Praha: Hynek. ISBN 80-86202-14-3.

Kerouac, Jack. 2005. '*Na cestě*.' Praha: Argo. ISBN 80-7203-719-6.

London, Jack. 1999. '*Cesta*.' Praha: Tok. ISBN 80-86177-07-6.

Hudba:

Yzomandias: Miaksa Sukasa. Česká republika, 2017. <https://genius.com/Yzomandias-mikasa-sukasa-lyrics>

### **Neodborné:**

DataTab. Chi-Square Test [Simply explained], YouTube. 2022. dostupné z:

[https://www.youtube.com/watch?v=rpKzq64GA9Y&t=492s&ab\\_channel=DATAtab](https://www.youtube.com/watch?v=rpKzq64GA9Y&t=492s&ab_channel=DATAtab)

DVOŘÁK, Martin. 2023. Vozový park v obcích ČR První část série "Prostorové aspekty dopravy."

Online. <https://storymaps.arcgis.com/stories/6cd02a1229f5435d9753ada7c7ab2e71>. [cit. 2024-06-27].

HATIM, Yahia. 2019.. Court Sentences Moroccan Who Killed a German Student to Life Imprisonment.

Online. *Morocco World News*. <https://www.morocoworldnews.com/2019/09/282931/court-moroccan-german-student-life-imprisonment>. [cit. 2024-06-14].

LÁNKŠÁ, Nataša. 2020. Smrt stopařek: Reálný příběh vraha Somory byl mnohem hrůznější než film.

*Dotyk*. <https://www.dotyk.cz/magazin/smrt-stoparek-somora-vrah-30000429.html>. [cit. 2024-06-14].

ŘEHÁČKOVÁ, Adriana. 2024. Chí kvadrát test nezávislosti. Online.

<https://www.statistickyneklasicky.cz/chi-kvadrat-test-nezavislosti/>. [cit. 2024-06-24].

SIMAR. 2021. Kniha standardů. [cit. 2023-08-10].

[https://simar.cz/assets/media/files/standardy/simar\\_standard\\_LONG\\_28-online.pdf](https://simar.cz/assets/media/files/standardy/simar_standard_LONG_28-online.pdf)

<http://www.slovník-cizích-slov.net/autostop/>

<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/hitchhike>

<https://www.couchsurfing.cz/>

<https://www.airbnb.cz/>

<https://www.blablacar.cz/>

<https://hitchwiki.org>

<https://www.car4way.cz/carsharing>

<https://www.wealthysinglemommy.com/rides/free-rides/>

<https://www.anytimecar.cz/>

<https://www.lyft.com/>

<https://dictionary.cambridge.org/>

[https://cs.wikipedia.org/wiki/I\\_na\\_kovbojky\\_ob%C4%8Das\\_padne\\_smutek](https://cs.wikipedia.org/wiki/I_na_kovbojky_ob%C4%8Das_padne_smutek)

<https://citaty.net/citaty/29421-douglas-adams-mozna-jsem-nedosel-tam-kam-jsem-puvodne-chtel-al/>

# Seznam příloh

Příloha 1 – Odkaz na dotazník

<https://trendaro.cz/public/6K2PfclZXqzsV2BX1qyT>

Příloha 2 – Frekvenční tabulka

| Jaké formy doprav+A66:B75   |             |     |                |
|---|-------------|-----|----------------|
| Osobní přeprava   | kvota       |     |                |
| <b>Začneme tím, jak to máte s některými názory! S čím z toho souhlasíte?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud s ničím z toho, otázku přeskočte.*</b> |             |     | <b>z celku</b> |
| i cesta může být cíl  | 617         | 62% | 62%            |
| jsem důvěřivý   | 293         | 29% | 29%            |
| vyhýbám se rizikům  | 446         | 45% | 45%            |
| lidé by spolu měli více sdílet materiální věci  | 173         | 17% | 17%            |
| měli by si navzájem pomáhat i lidé, kteří se neznají  | 614         | 61% | 61%            |
| záleží mi na životním prostředí   | 520         | 52% | 52%            |
| Bez odpovědi  | 64          | 6%  | 6%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>1000</b> |     |                |
| <b>S čím z toho souhlasíte?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud s ničím z toho, otázku přeskočte.*</b>  |             |     | <b>z celku</b> |
| nevadí mi diskomfort, pokud mě nějak obohatí  | 387         | 39% | 39%            |
| rád se setkávám s novými lidmi  | 409         | 41% | 41%            |
| každý by se o sebe měl umět postarat sám  | 488         | 49% | 49%            |
| snažím se zapadnout do většinové společnosti  | 218         | 22% | 22%            |
| nerad pouštím cizí lidi do svého osobního prostoru  | 540         | 54% | 54%            |
| Bez odpovědi  | 55          | 6%  | 6%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>1000</b> |     |                |
| <b>S čím z toho souhlasíte?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud s ničím z toho, otázku přeskočte.*</b>  |             |     | <b>z celku</b> |
| vlastní auto je pro mě nezbytné   | 475         | 48% | 48%            |
| je pro mě důležitější šetřit čas než šetřit peníze  | 284         | 28% | 28%            |
| nemám rád, když věci nejdou přesně podle plánu  | 397         | 40% | 40%            |
| pokud je někdo laskavý, mělo by se mu to vrátit   | 716         | 72% | 72%            |
| je pro mě důležité, co si o mě myslí ostatní  | 195         | 20% | 20%            |
| Bez odpovědi  | 41          | 4%  | 4%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>1000</b> |     |                |



|  |             |      |      |                |
|--|-------------|------|------|----------------|
|  |             |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
| <b>Super, teď se budeme bavit o tom, jak to teď máte s osobní přepravou.</b> |             |      |      | <b>z celku</b> |
| OK   | 1000        | 100% | 100% |                |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%   |                |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
| <b>Jel jste v posledním roce někam za některým z těchto účelů?</b>           |             |      |      | <b>z celku</b> |
| do práce nebo do školy   | 658         | 66%  | 66%  |                |
| za rodinou/přáteli   | 749         | 75%  | 75%  |                |
| pro zážitek z cesty  | 328         | 33%  | 33%  |                |
| na výlet po česku  | 670         | 67%  | 67%  |                |
| na výlet do zahraničí  | 378         | 38%  | 38%  |                |
| jiné   | 113         | 11%  | 11%  |                |
| nikam jsem se nepřepřavoval  | 33          | 3%   | 3%   |                |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%   |                |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
| <b>Jaké formy dopravy běžně využíváte na přepravu po Česku?</b>              |             |      |      | <b>z celku</b> |
| auto, které řídím  | 608         | 63%  | 61%  |                |
| auto, ve kterém se jen vezu  | 492         | 51%  | 49%  |                |
| taxi   | 94          | 10%  | 9%   |                |
| kolo   | 269         | 28%  | 27%  |                |
| vlak   | 465         | 48%  | 47%  |                |
| dálkový autobus  | 245         | 25%  | 25%  |                |
| MHD  | 475         | 49%  | 48%  |                |
| pěšky  | 532         | 55%  | 53%  |                |
| letadlo  | 74          | 8%   | 7%   |                |
| motocykl/motorka   | 49          | 5%   | 5%   |                |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%   |                |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>967</b>  |      |      |                |
| Otázka nevidělo  | 33          |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
|  |             |      |      |                |
| <b>Jaké formy dopravy běžně využíváte na přepravu po zahraničí?</b>          |             |      |      | <b>z celku</b> |
| auto, které řídím  | 325         | 34%  | 33%  |                |
| auto, ve kterém se jen vezu  | 296         | 31%  | 30%  |                |
| taxi   | 51          | 5%   | 5%   |                |
| kolo   | 28          | 3%   | 3%   |                |
| vlak   | 182         | 19%  | 18%  |                |

|  |            |     |                |
|--|------------|-----|----------------|
| dálkový autobus  | 201        | 21% | 20%            |
| MHD  | 124        | 13% | 12%            |
| pěšky  | 129        | 13% | 13%            |
| letadlo  | 355        | 37% | 36%            |
| motocykl/motorka   | 13         | 1%  | 1%             |
| v zahraničí jsem nebyl   | 186        | 19% | 19%            |
| Bez odpovědi   | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>967</b> |     |                |
| Otázka nevidělo  | 33         |     |                |
|  |            |     |                |
|  |            |     |                |
| <b>Použil jste někdy takové formy přepravy?</b>  |            |     | <b>z celku</b> |
| Autostop - v posledních 2 letech   | 39         | 4%  | 4%             |
| Autostop - před více jak 2 lety  | 351        | 35% | 35%            |
| Autostop - nikdy   | 610        | 61% | 61%            |
|  |            |     |                |
| Neplacená spolujízda s neznámým člověkem předem domluvená na internetu - v posledních 2 letech   | 59         | 6%  | 6%             |
| Neplacená spolujízda s neznámým člověkem předem domluvená na internetu - před více jak 2 lety    | 79         | 8%  | 8%             |
| Neplacená spolujízda s neznámým člověkem předem domluvená na internetu - nikdy                   | 862        | 86% | 86%            |
|  |            |     |                |
| Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes BlaBla car...) - v posledních 2 letech | 90         | 9%  | 9%             |
| Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes BlaBla car...) - před více jak 2 lety  | 106        | 11% | 11%            |
| Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes BlaBla car...) - nikdy                 | 804        | 80% | 80%            |
|  |            |     |                |
| Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...) - v posledních 2 letech   | 334        | 33% | 33%            |
| Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...) - před více jak 2 lety    | 221        | 22% | 22%            |
| Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...) - nikdy                   | 445        | 45% | 45%            |
|  |            |     |                |
| v posledních 2 letech - Autostop   | 39         | 4%  | 4%             |
| v posledních 2 letech - Neplacená spolujízda s neznámým člověkem předem domluvená na internetu   | 59         | 6%  | 6%             |
| v posledních 2 letech - Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes BlaBla car...) | 90         | 9%  | 9%             |
| v posledních 2 letech - Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...)   | 334        | 33% | 33%            |
|  |            |     |                |
| před více jak 2 lety - Autostop  | 351        | 35% | 35%            |
| před více jak 2 lety - Neplacená spolujízda s neznámým člověkem předem domluvená na internetu    | 79         | 8%  | 8%             |
| před více jak 2 lety - Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes                 | 106        | 11% | 11%            |

|  |             |      |                |
|--|-------------|------|----------------|
| BlaBla car...)   |             |      |                |
| před více jak 2 lety - Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...)  | 221         | 22%  | 22%            |
|  |             |      |                |
| nikdy - Autostop   | 610         | 61%  | 61%            |
| nikdy - Neplacená spolujízda s neznámým člověkem předem domluvená na internetu   | 862         | 86%  | 86%            |
| nikdy - Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes BlaBla car...)   | 804         | 80%  | 80%            |
| nikdy - Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...)   | 445         | 45%  | 45%            |
|  |             |      |                |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |                |
|  |             |      |                |
|  |             |      |                |
| <b>Znáte někoho, kdo použil takový způsob přepravy v posledních dvou letech?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nikoho takového neznáte, otázku přeskočte.*</b> |             |      | <b>z celku</b> |
| Autostop   | 165         | 17%  | 17%            |
| Neplacená spolujízda s někým, koho neznám, předem domluvená na internetu   | 112         | 11%  | 11%            |
| Placená spolujízda s někým, kdo se tím neživí (např. přes BlaBla car...)   | 133         | 13%  | 13%            |
| Spolujízda se známým bez předchozí domluvy (cesta ze společné akce...)   | 236         | 24%  | 24%            |
| Bez odpovědi   | 614         | 61%  | 61%            |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |                |
|  |             |      |                |
|  |             |      |                |
| <b>Ted' se budeme bavit o stopování.</b>   |             |      | <b>z celku</b> |
| OK   | 1000        | 100% | 100%           |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |                |
|  |             |      |                |
|  |             |      |                |
| <b><u>Jaký pocit máte ze stopování? *Ať už jako stopař, nebo z nabírání stopařů.*</u></b>  |             |      | <b>z celku</b> |
| love   | 35          | 4%   | 4%             |
| smile  | 172         | 17%  | 17%            |
| neutral  | 353         | 35%  | 35%            |
| boring   | 257         | 26%  | 26%            |
| anger  | 183         | 18%  | 18%            |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |                |
|  |             |      |                |
|  |             |      |                |
| <b>Co z toho si se stopováním spojíte?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nic z toho, otázku přeskočte.*</b>  |             |      | <b>z celku</b> |
| poznání nových lidí  | 279         | 28%  | 28%            |
| možnost poznávat nové země a kultury   | 178         | 18%  | 18%            |
| šetrnost k přírodě a životnímu prostředí   | 111         | 11%  | 11%            |

|   |             |     |                |
|---|-------------|-----|----------------|
| spontánnost   | 361         | 36% | 36%            |
| špinavost   | 115         | 12% | 12%            |
| dobrý skutek  | 373         | 37% | 37%            |
| nic z toho  | 285         | 29% | 29%            |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>1000</b> |     |                |
| <b>A co z toho si spojíte se stopováním?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nic z toho, otázku přeskočte.*</b>                               |             |     | <b>z celku</b> |
| cestování   | 383         | 38% | 38%            |
| vystoupení z komfortní zóny   | 310         | 31% | 31%            |
| nemožnost plánování   | 152         | 15% | 15%            |
| nebezpečí   | 681         | 68% | 68%            |
| narušení osobního prostoru  | 249         | 25% | 25%            |
| žebrání   | 141         | 14% | 14%            |
| nic z toho  | 82          | 8%  | 8%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>1000</b> |     |                |
| <b>Kolikrát jste za poslední dva roky využil autostop?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Myslíme na kolik cest, ne kolik individuálních aut.*</b> |             |     | <b>z celku</b> |
| 1–5 krát  | 29          | 74% | 3%             |
| 5–10 krát   | 4           | 10% | 0%             |
| 10–30 krát  | 4           | 10% | 0%             |
| Více než 30 krát  | 2           | 5%  | 0%             |
| Bez odpovědi  | 0           | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>39</b>   |     |                |
| Otázka nevidělo   | 961         |     |                |
| <b>Jak často jste dřív využíval autostop?</b>   |             |     | <b>z celku</b> |
| pravidelně  | 19          | 5%  | 2%             |
| často   | 54          | 15% | 5%             |
| občas   | 135         | 38% | 14%            |
| jen jsem to zkusil  | 143         | 41% | 14%            |
| Bez odpovědi  | 0           | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>351</b>  |     |                |
| Otázka nevidělo   | 649         |     |                |
| <b>Kolik vám bylo let, když jste stopoval?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud jste stopoval ve vícero obdobích, vyberte víc možností.*</b>   |             |     | <b>z celku</b> |
| pod 15 let  | 27          | 7%  | 3%             |
| 15–17 let   | 159         | 41% | 16%            |
| 18–24 let   | 265         | 68% | 27%            |
| 25–34 let   | 91          | 23% | 9%             |

|   |            |     |                |
|---|------------|-----|----------------|
| 35–44 let   | 28         | 7%  | 3%             |
| 45–54 let   | 19         | 5%  | 2%             |
| 55–64 let   | 4          | 1%  | 0%             |
| více než 65 let   | 1          | 0%  | 0%             |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>390</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 610        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Jak daleko běžně cestujete, nebo jste cestoval v Česku a v zahraničí autostopem?<br/>*Myslíme délku celé vzdálenosti na jednu cestu či výlet.*</b> |            |     | <b>z celku</b> |
| v zahraničí v Evropě - vůbec  | 291        | 75% | 29%            |
| v zahraničí v Evropě - do 30 km   | 26         | 7%  | 3%             |
| v zahraničí v Evropě - do 100 km  | 17         | 4%  | 2%             |
| v zahraničí v Evropě - do 200 km  | 10         | 3%  | 1%             |
| v zahraničí v Evropě - nad 200 km   | 46         | 12% | 5%             |
|   |            |     |                |
| v zahraničí mimo Evropu - vůbec   | 342        | 88% | 34%            |
| v zahraničí mimo Evropu - do 30 km  | 13         | 3%  | 1%             |
| v zahraničí mimo Evropu - do 100 km   | 5          | 1%  | 1%             |
| v zahraničí mimo Evropu - do 200 km   | 10         | 3%  | 1%             |
| v zahraničí mimo Evropu - nad 200 km  | 20         | 5%  | 2%             |
|   |            |     |                |
| v Česku v kraji kde bydlím - vůbec  | 76         | 19% | 8%             |
| v Česku v kraji kde bydlím - do 30 km   | 210        | 54% | 21%            |
| v Česku v kraji kde bydlím - do 100 km  | 66         | 17% | 7%             |
| v Česku v kraji kde bydlím - do 200 km  | 21         | 5%  | 2%             |
| v Česku v kraji kde bydlím - nad 200 km   | 17         | 4%  | 2%             |
|   |            |     |                |
| v Česku mimo kraj kde bydlím - vůbec  | 127        | 33% | 13%            |
| v Česku mimo kraj kde bydlím - do 30 km   | 74         | 19% | 7%             |
| v Česku mimo kraj kde bydlím - do 100 km  | 89         | 23% | 9%             |
| v Česku mimo kraj kde bydlím - do 200 km  | 59         | 15% | 6%             |
| v Česku mimo kraj kde bydlím - nad 200 km   | 41         | 11% | 4%             |
|   |            |     |                |
| vůbec - v zahraničí v Evropě  | 291        | 75% | 29%            |
| vůbec - v zahraničí mimo Evropu   | 342        | 88% | 34%            |
| vůbec - v Česku v kraji kde bydlím  | 76         | 19% | 8%             |
| vůbec - v Česku mimo kraj kde bydlím  | 127        | 33% | 13%            |
|   |            |     |                |
| do 30 km - v zahraničí v Evropě   | 26         | 7%  | 3%             |
| do 30 km - v zahraničí mimo Evropu  | 13         | 3%  | 1%             |
| do 30 km - v Česku v kraji kde bydlím   | 210        | 54% | 21%            |
| do 30 km - v Česku mimo kraj kde bydlím   | 74         | 19% | 7%             |
|   |            |     |                |
| do 100 km - v zahraničí v Evropě  | 17         | 4%  | 2%             |

|   |            |     |                |
|---|------------|-----|----------------|
| do 100 km - v zahraničí mimo Evropu                 | 5          | 1%  | 1%             |
| do 100 km - v Česku v kraji kde bydlím              | 66         | 17% | 7%             |
| do 100 km - v Česku mimo kraj kde bydlím            | 89         | 23% | 9%             |
|   |            |     |                |
| do 200 km - v zahraničí v Evropě                    | 10         | 3%  | 1%             |
| do 200 km - v zahraničí mimo Evropu                 | 10         | 3%  | 1%             |
| do 200 km - v Česku v kraji kde bydlím              | 21         | 5%  | 2%             |
| do 200 km - v Česku mimo kraj kde bydlím            | 59         | 15% | 6%             |
|   |            |     |                |
| nad 200 km - v zahraničí v Evropě                   | 46         | 12% | 5%             |
| nad 200 km - v zahraničí mimo Evropu                | 20         | 5%  | 2%             |
| nad 200 km - v Česku v kraji kde bydlím             | 17         | 4%  | 2%             |
| nad 200 km - v Česku mimo kraj kde bydlím           | 41         | 11% | 4%             |
|   |            |     |                |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>                                | <b>390</b> |     |                |
| Otázka nevidělo                                     | 610        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Jaké důvody vás ke stopu vedly?</b>              |            |     | <b>z celku</b> |
| je to levné - je to klíčový důvod                   | 122        | 31% | 12%            |
| je to levné - je to důvod                           | 149        | 38% | 15%            |
| je to levné - neřeším to                            | 119        | 31% | 12%            |
|   |            |     |                |
| nebyla lepší možnost přepravy - je to klíčový důvod | 197        | 51% | 20%            |
| nebyla lepší možnost přepravy - je to důvod         | 130        | 33% | 13%            |
| nebyla lepší možnost přepravy - neřeším to          | 63         | 16% | 6%             |
|   |            |     |                |
| je to šetrné ke klimatu - je to klíčový důvod       | 32         | 8%  | 3%             |
| je to šetrné ke klimatu - je to důvod               | 85         | 22% | 9%             |
| je to šetrné ke klimatu - neřeším to                | 273        | 70% | 27%            |
|   |            |     |                |
| chci poznat nové lidi - je to klíčový důvod         | 39         | 10% | 4%             |
| chci poznat nové lidi - je to důvod                 | 97         | 25% | 10%            |
| chci poznat nové lidi - neřeším to                  | 254        | 65% | 25%            |
|   |            |     |                |
| je to zábava - je to klíčový důvod                  | 46         | 12% | 5%             |
| je to zábava - je to důvod                          | 117        | 30% | 12%            |
| je to zábava - neřeším to                           | 227        | 58% | 23%            |
|   |            |     |                |
| není to typický turismus - je to klíčový důvod      | 40         | 10% | 4%             |
| není to typický turismus - je to důvod              | 94         | 24% | 9%             |
| není to typický turismus - neřeším to               | 256        | 66% | 26%            |
|   |            |     |                |
| dělají to moji přátelé/známí - je to klíčový důvod  | 35         | 9%  | 4%             |

|   |            |     |                |
|---|------------|-----|----------------|
| dělají to moji přátelé/známí - je to důvod  | 89         | 23% | 9%             |
| dělají to moji přátelé/známí - neřeším to   | 266        | 68% | 27%            |
|   |            |     |                |
| dostanu se do míst, kam bych se běžně nepodíval - je to klíčový důvod                 | 41         | 11% | 4%             |
| dostanu se do míst, kam bych se běžně nepodíval - je to důvod                         | 94         | 24% | 9%             |
| dostanu se do míst, kam bych se běžně nepodíval - neřeším to                          | 255        | 65% | 26%            |
|   |            |     |                |
| je to klíčový důvod - je to levné   | 122        | 31% | 12%            |
| je to klíčový důvod - nebyla lepší možnost přepravy                                   | 197        | 51% | 20%            |
| je to klíčový důvod - je to šetrné ke klimatu   | 32         | 8%  | 3%             |
| je to klíčový důvod - chci poznat nové lidi   | 39         | 10% | 4%             |
| je to klíčový důvod - je to zábava  | 46         | 12% | 5%             |
| je to klíčový důvod - není to typický turismus  | 40         | 10% | 4%             |
| je to klíčový důvod - dělají to moji přátelé/známí                                    | 35         | 9%  | 4%             |
| je to klíčový důvod - dostanu se do míst, kam bych se běžně nepodíval                 | 41         | 11% | 4%             |
|   |            |     |                |
| je to důvod - je to levné   | 149        | 38% | 15%            |
| je to důvod - nebyla lepší možnost přepravy   | 130        | 33% | 13%            |
| je to důvod - je to šetrné ke klimatu   | 85         | 22% | 9%             |
| je to důvod - chci poznat nové lidi   | 97         | 25% | 10%            |
| je to důvod - je to zábava  | 117        | 30% | 12%            |
| je to důvod - není to typický turismus  | 94         | 24% | 9%             |
| je to důvod - dělají to moji přátelé/známí  | 89         | 23% | 9%             |
| je to důvod - dostanu se do míst, kam bych se běžně nepodíval                         | 94         | 24% | 9%             |
|   |            |     |                |
| je to levné   | 119        | 31% | 12%            |
| nebyla lepší možnost přepravy   | 63         | 16% | 6%             |
| je to šetrné ke klimatu   | 273        | 70% | 27%            |
| chci poznat nové lidi   | 254        | 65% | 25%            |
| je to zábava  | 227        | 58% | 23%            |
| není to typický turismus  | 256        | 66% | 26%            |
| dělají to přátelé/známí   | 266        | 68% | 27%            |
| dostanu se do míst, kam bych se běžně nepodíval                                       | 255        | 65% | 26%            |
|   |            |     |                |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>390</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 610        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Proč jste za poslední 2 roky nejel stopem, i když jste jej v minulosti využil?</b> |            |     | <b>z celku</b> |
| zlepšila se moje finanční situace   | 60         | 17% | 6%             |
| změnila se moje rodinná situace   | 85         | 24% | 9%             |
| preferuji pohodlí   | 84         | 24% | 8%             |
| je to nebezpečné  | 140        | 40% | 14%            |
| mám negativní zkušenost   | 20         | 6%  | 2%             |

|   |            |     |                |
|---|------------|-----|----------------|
| někdo, koho znám, má negativní zkušenost  | 26         | 7%  | 3%             |
| mám auto  | 189        | 54% | 19%            |
| mám méně času na cestování  | 70         | 20% | 7%             |
| je obtížnější zastavit auto   | 90         | 26% | 9%             |
| nechci jezdit sám   | 44         | 13% | 4%             |
| mám jiný důvod  | 58         | 17% | 6%             |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>351</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 649        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Když vám zastavil řidič, jel jste s ním:</b>   |            |     | <b>z celku</b> |
| vždy, když jede někam, kam potřebuji  | 224        | 57% | 22%            |
| i když jede jinam, než jsem původně chtěl   | 35         | 9%  | 4%             |
| pouze pokud vypadá důvěryhodně  | 145        | 37% | 15%            |
| pouze pokud splňuje moje kritéria   | 94         | 24% | 9%             |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>390</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 610        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Která z těchto bezpečnostních opatření jste při stopu dodržoval?</b>                             |            |     | <b>z celku</b> |
| mám u sebe telefon  | 158        | 41% | 16%            |
| sdílím s někým polohu   | 44         | 11% | 4%             |
| mám u sebe něco na sebeobranu (pepřový sprej, tazer...)   | 60         | 15% | 6%             |
| sleduji aktivně, kudy řidič jede  | 214        | 55% | 21%            |
| neříkám svou cílovou destinaci, dokud se necítím v autě bezpečně                                    | 46         | 12% | 5%             |
| nedávám zavazadlo do kufru  | 85         | 22% | 9%             |
| žádné z nich  | 91         | 23% | 9%             |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>390</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 610        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Co z toho vás odrazuje od stopování?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nic z toho, otázku přeskočte.</b> |            |     | <b>z celku</b> |
| dostupnost jiné formy dopravy   | 271        | 27% | 27%            |
| je to nebezpečné  | 608        | 61% | 61%            |
| nemám s kým stopovat  | 114        | 11% | 11%            |
| je to časově náročné  | 164        | 16% | 16%            |
| nevím, jak na to  | 56         | 6%  | 6%             |
| je to nespolehlivý způsob, jak se někam dostat  | 310        | 31% | 31%            |
| je to nepohodlné  | 145        | 15% | 15%            |
| nikdo by mi nezastavil  | 179        | 18% | 18%            |
| znám někoho se špatnou zkušeností   | 125        | 13% | 13%            |



|  |             |      |                |
|--|-------------|------|----------------|
| moje rodina a/nebo okolí to nepodporuje  | 148         | 15%  | 15%            |
| něco jiného  | 61          | 6%   | 6%             |
| Bez odpovědi   | 77          | 8%   | 8%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |                |
| <b>Co z toho by vás vedlo k tomu, že byste stopoval častěji?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nic z toho, otázku přeskočte.*</b>    |             |      | <b>z celku</b> |
| kdyby nebyl lepší způsob dopravy na místo, kam potřebuji   | 264         | 26%  | 26%            |
| kdybych měl finanční potíže  | 233         | 23%  | 23%            |
| kdyby byl zaštitěný systémem (například kdyby existovaly stopařské průkazy a registrace)                                     | 168         | 17%  | 17%            |
| kdyby stopem jezdilo o hodně víc lidí, než dosud   | 128         | 13%  | 13%            |
| kdyby existovala oficiální stopovací místa (například určené místo v Praze pro stop do Brna)                                 | 137         | 14%  | 14%            |
| kdyby to bylo bezpečnější  | 365         | 37%  | 37%            |
| Bez odpovědi   | 295         | 30%  | 30%            |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>1000</b> |      |                |
| <b>Vedlo by vás něco z toho k tomu, abyste stopoval méně často?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nic z toho, otázku přeskočte.*</b> |             |      | <b>z celku</b> |
| kdyby byl znormalizovaný příspěvek na benzín (přestal by být zdarma)   | 53          | 14%  | 5%             |
| kdybych našel udržitelnější způsob dopravy   | 78          | 20%  | 8%             |
| kdyby stopem jezdilo o hodně víc lidí, než dosud   | 51          | 13%  | 5%             |
| Bez odpovědi   | 224         | 57%  | 22%            |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>390</b>  |      |                |
| Otázka nevidělo  | 610         |      |                |
| <b>Skvěle! Teď se budeme bavit naopak o braní stoapřů!</b>   |             |      | <b>z celku</b> |
| OK   | 608         | 100% | 61%            |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>608</b>  |      |                |
| Otázka nevidělo  | 392         |      |                |
| <b>Jak často řídíte auto?</b>  |             |      | <b>z celku</b> |
| (skoro) <b>**denně**</b>   | 365         | 60%  | 37%            |
| několikrát <b>**týdně**</b>  | 151         | 25%  | 15%            |
| několikrát <b>**měsíčně**</b>  | 71          | 12%  | 7%             |
| párkrát za <b>**rok**</b>  | 14          | 2%   | 1%             |
| vůbec  | 7           | 1%   | 1%             |
| Bez odpovědi   | 0           | 0%   | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>   | <b>608</b>  |      |                |

|  |  |            |     |                |
|--|--|------------|-----|----------------|
|  | Otázka nevidělo  | 392        |     |                |
|  |  |            |     |                |
|  |  |            |     |                |
| <b>Kolik osob jede v autě při vaší průměrné cestě?</b> |  |            |     | <b>z celku</b> |
|  | 1  | 288        | 47% | 29%            |
|  | 2  | 196        | 32% | 20%            |
|  | 3  | 91         | 15% | 9%             |
|  | 4  | 27         | 4%  | 3%             |
|  | 5  | 6          | 1%  | 1%             |
|  | 6 a víc  | 0          | 0%  | 0%             |
|  | Bez odpovědi   | 0          | 0%  | 0%             |
|  | <b>Otázku vidělo</b>   | <b>608</b> |     |                |
|  | Otázka nevidělo  | 392        |     |                |
|  |  |            |     |                |
|  |  |            |     |                |
| <b>Jak dlouhá je vaše průměrná cesta?</b>              |  |            |     | <b>z celku</b> |
|  | do 10 km   | 161        | 26% | 16%            |
|  | 11–30 km   | 273        | 45% | 27%            |
|  | 31–60 km   | 101        | 17% | 10%            |
|  | 61–100 km  | 37         | 6%  | 4%             |
|  | více než 100 km  | 36         | 6%  | 4%             |
|  | Bez odpovědi   | 0          | 0%  | 0%             |
|  | <b>Otázku vidělo</b>   | <b>608</b> |     |                |
|  | Otázka nevidělo  | 392        |     |                |
|  |  |            |     |                |
|  |  |            |     |                |
| <b>Když potkáte stopaře, zastavíte:</b>                |  |            |     | <b>z celku</b> |
|  | vždy, pokud mám místo a lze zastavit                             | 42         | 7%  | 4%             |
|  | občas  | 134        | 22% | 13%            |
|  | zastavil bych, ale neměl jsem příležitost                        | 73         | 12% | 7%             |
|  | nezastavím   | 359        | 59% | 36%            |
|  | Bez odpovědi   | 0          | 0%  | 0%             |
|  | <b>Otázku vidělo</b>   | <b>608</b> |     |                |
|  | Otázka nevidělo  | 392        |     |                |
|  |  |            |     |                |
|  |  |            |     |                |
| <b>Proč stopaře berete, nebo byste je bral?</b>        |  |            |     | <b>z celku</b> |
|  | chci společnost  | 25         | 10% | 3%             |
|  | sám jsem jezdil stopem a chci poslat dál laskavost               | 107        | 43% | 11%            |
|  | chci někomu pomoc  | 190        | 76% | 19%            |
|  | mám strach, aby se jim něco nestalo                              | 32         | 13% | 3%             |
|  | vím, že v místech, kde stojí, obecně není lepší možnost přepravy | 74         | 30% | 7%             |
|  | mám jiný důvod   | 21         | 8%  | 2%             |

|   |            |     |                |
|---|------------|-----|----------------|
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>249</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 751        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Komu z nich byste zastavil? *Vyberte všechny možnosti, které vám sedí.*</b>  |            |     | <b>z celku</b> |
| jedné ženě  | 228        | 92% | 23%            |
| jednomu muži  | 154        | 62% | 15%            |
| dvěma ženám   | 140        | 56% | 14%            |
| dvěma mužům   | 41         | 16% | 4%             |
| ženě a muži   | 112        | 45% | 11%            |
| třem lidem (na pohlaví nezáleží)  | 44         | 18% | 4%             |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>249</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 751        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Má něco z toho vliv na to jestli, stopařům zastavíte?&lt;br&gt;&lt;br&gt;*Pokud nic z toho, otázku přeskočte.*</b> |            |     | <b>z celku</b> |
| jsou mladí  | 61         | 24% | 6%             |
| jsou staří  | 38         | 15% | 4%             |
| jsou čistí  | 113        | 45% | 11%            |
| působí důvěryhodně  | 145        | 58% | 15%            |
| působí zajímavě   | 46         | 18% | 5%             |
| stojí na místě, kde se dá dobře stavět  | 125        | 50% | 13%            |
| mají ceduli s nápisem, kam jedou  | 99         | 40% | 10%            |
| jedou daleko  | 18         | 7%  | 2%             |
| nemají moc zavazadel  | 64         | 26% | 6%             |
| vaše momentální nálada  | 131        | 53% | 13%            |
| počasí  | 99         | 40% | 10%            |
| Bez odpovědi  | 19         | 8%  | 2%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>249</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 751        |     |                |
|   |            |     |                |
|   |            |     |                |
| <b>Proč stopaře neberete?</b>   |            |     | <b>z celku</b> |
| mám negativní zkušenost   | 39         | 11% | 4%             |
| je to nebezpečné  | 248        | 69% | 25%            |
| nevidím důvod   | 53         | 15% | 5%             |
| nevěřím cizím lidem   | 231        | 64% | 23%            |
| nechci nikoho vozit zadarmo   | 20         | 6%  | 2%             |
| mám jiný důvod  | 38         | 11% | 4%             |
| Bez odpovědi  | 0          | 0%  | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>  | <b>359</b> |     |                |
| Otázka nevidělo   | 641        |     |                |

| Trendaro štítiky - Sociodemo                   |  | kvota       |      |                |
|--|--|-------------|------|----------------|
| <b>last update</b>                             |  |             |      | <b>z celku</b> |
| Otevřená odpověď                               |  | 1000        | 100% | 100%           |
| Bez odpovědi                                   |  | 0           | 0%   | 0%             |
| <b>Otázku vidělo</b>                           |  | <b>1000</b> |      |                |
| <b>Labels</b>                                  |  |             |      | <b>z celku</b> |
| Vyplnili nové introsety                        |  | 1000        | 100% | 100%           |
| Ženy   |  | 496         | 50%  | 50%            |
| Muži   |  | 504         | 50%  | 50%            |
| 18 až 29 let                                   |  | 150         | 15%  | 15%            |
| 30 až 44 let                                   |  | 331         | 33%  | 33%            |
| 45 až 64 let                                   |  | 397         | 40%  | 40%            |
| 65 + let                                       |  | 122         | 12%  | 12%            |
| ZŠ   |  | 71          | 7%   | 7%             |
| SŠ bez maturity                                |  | 326         | 33%  | 33%            |
| SŠ s maturitou                                 |  | 383         | 38%  | 38%            |
| VŠ   |  | 220         | 22%  | 22%            |
| Praha  |  | 131         | 13%  | 13%            |
| Střední Čechy                                  |  | 120         | 12%  | 12%            |
| Jihozápad                                      |  | 125         | 13%  | 13%            |
| Severozápad                                    |  | 101         | 10%  | 10%            |
| Severovýchod                                   |  | 138         | 14%  | 14%            |
| Střední Morava                                 |  | 116         | 12%  | 12%            |
| Moravskoslezsko                                |  | 119         | 12%  | 12%            |
| Jihovýchod                                     |  | 150         | 15%  | 15%            |
| Věk detail 15 až 17 let                        |  | 0           | 0%   | 0%             |
| Věk detail 18 až 24 let                        |  | 72          | 7%   | 7%             |
| Věk detail 25 až 34 let                        |  | 172         | 17%  | 17%            |
| Věk detail 35 až 44 let                        |  | 237         | 24%  | 24%            |
| Věk detail 45 až 54 let                        |  | 224         | 22%  | 22%            |
| Věk detail 55 až 64 let                        |  | 173         | 17%  | 17%            |
| Obec do 2 tis.                                 |  | 275         | 28%  | 28%            |
| Obec od 2 do 10 tis.                           |  | 200         | 20%  | 20%            |
| Obec od 10 do 50 tis.                          |  | 224         | 22%  | 22%            |
| Obec nad 50 tis.                               |  | 301         | 30%  | 30%            |
| Nižší příjem                                   |  | 374         | 37%  | 37%            |
| Vyšší příjem                                   |  | 239         | 24%  | 24%            |
| Střední příjem                                 |  | 387         | 39%  | 39%            |
| Ekonomicky aktivní (plný nebo částečný úvazek) |  | 705         | 71%  | 71%            |
| Studenti (nepracující)                         |  | 65          | 7%   | 7%             |

|                         |             |     |     |
|-------------------------|-------------|-----|-----|
| Na mateřské dovolené    | 49          | 5%  | 5%  |
| Nezaměstnaní            | 20          | 2%  | 2%  |
| V důchodu               | 169         | 17% | 17% |
| Nevolili do PS 2021     | 311         | 31% | 31% |
| 2021 volili SPOLU       | 192         | 19% | 19% |
| 2021 volili ANO 2011    | 186         | 19% | 19% |
| 2021 volili Piráty+STAN | 114         | 11% | 11% |
| 2021 volili SPD         | 75          | 8%  | 8%  |
| Hlavní město Praha      | 131         | 13% | 13% |
| Středočeský             | 120         | 12% | 12% |
| Jihočeský               | 61          | 6%  | 6%  |
| Plzeňský                | 64          | 6%  | 6%  |
| Karlovarský             | 29          | 3%  | 3%  |
| Ústecký                 | 72          | 7%  | 7%  |
| Liberecký               | 38          | 4%  | 4%  |
| Královéhradecký         | 50          | 5%  | 5%  |
| Pardubický              | 50          | 5%  | 5%  |
| Olomoucký               | 61          | 6%  | 6%  |
| Moravskoslezský         | 119         | 12% | 12% |
| Jihomoravský            | 99          | 10% | 10% |
| Zlínský                 | 55          | 6%  | 6%  |
| Kraj Vysočina           | 51          | 5%  | 5%  |
| Kretén                  | 0           | 0%  | 0%  |
| Bez odpovědi            | 0           | 0%  | 0%  |
| <b>Otázku vidělo</b>    | <b>1000</b> |     |     |