

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury



Fakulta
tělesné kultury

AUTOSTOP JAKO FORMA DOPRAVY STUDENTŮ REKREOLOGIE

Bakalářská práce

Autor: Adéla Pustějovská

Studijní program: Rekreatologie – pedagogika volného času

Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková, Ph.D.

Olomouc 2023

Bibliografická identifikace

Jméno autora: Adéla Pustějovská

Název práce: Autostop jako forma dopravy studentů rekreologie

Vedoucí práce: Ing. Halina Kotíková, Ph. D.

Pracoviště: Katedra rekreologie

Rok obhajoby: 2023

Abstrakt:

Autostop jako forma dopravy je mezi studenty rekreologie v dnešní době stále oblíbený způsob, jak cestovat. Cílem práce je zhodnocení postojů a názorů studentů rekreologie na autostop, motivaci k němu a na zjištění, jak studenti vnímají bezpečnostní aspekty této formy dopravy. Pro splnění cíle práce bylo použito anketní šetření. Výsledky ukazují, že studenti mají k autostopu převážně pozitivní postoj a vnímají ho jako dobrodružnou a levnou formu dopravy, studenti si jsou vědomi rizik a snižují je.

Klíčová slova:

autostop, stopování, cestování, bezpečnost, motivace, rizika, bezpečnost, nízkonákladové cestování

Souhlasím s půjčováním práce v rámci knihovních služeb.

Bibliographical identification

Author: Adéla Pustějovská
Title: Hitchhiking as a form of transportation for Recreation and Leisure Studies students

Supervisor: Ing. Halina Kotíková, Ph. D.
Department: Department of Recreation and Leisure Studies
Year: 2023

Abstract:

Hitchhiking as a form of transport is among students of Recreation and Leisure Studies still a popular way to travel these days. This work focuses on assessing the attitudes and opinions of Recreation and Leisure Studies students on hitchhiking, their motivation for it, and how students perceive the safety aspects of this form of transport. A survey is used at work. The results show that students have a largely positive attitude towards hitchhiking and perceive it as an adventurous and cheap form of transport, students are aware of the risks and are reducing them.

Keywords:

hitch-hiking, hitchhiking, thumbing up a ride, travelling, adventure, low-cost, motivation, safety, risks, transport

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem tuto práci zpracovala samostatně pod vedením Ing. Haliny Kotíkové Ph. D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci dne [Zadejte datum]

.....

Děkuji vedoucí práce Ing. Halině Kotíkové Ph. D. za pomoc, čas a cenné rady, které mi poskytla při zpracování této práce.

OBSAH

Obsah	7
1 Úvod	9
2 Přehled poznatků	10
2.1 Automobilismus.....	10
2.2 Autostop	10
2.2.1 Historie autostopu	11
2.2.2 Dopravní prostředky	12
2.2.3 Rozdělení stopování podle vzdálenosti.....	13
2.3 Bezpečnost a riziko	14
2.3.1 Autostop a ženy	15
2.4 Backpacking.....	16
2.5 Počasí.....	16
2.6 Roční období.....	17
2.7 Vzhled stopaře.....	17
2.8 Neverbální komunikace.....	18
2.9 Destinace	19
2.10 Motivace.....	20
3 Cíle.....	22
3.1 Hlavní cíl	22
3.2 Výzkumné otázky.....	22
4 Metodika	23
4.1 Výzkumný soubor	24
4.2 Metody sběru dat.....	26
5 Výsledky	27
5.1 Kapitola k sekci "Stopuji"	27
5.2 Odpovědi k sekci "Bezpečnost"	35
5.3 Odpovědi k sekci "Nestopuji"	36
5.4 Odpovědi k sekci "Plánuji autostop vyzkoušet"	38
5.5 Otevřené otázky	39

5.6	Diskuse	41
6	Závěry	44
7	Souhrn	45
8	Summary.....	46
9	Referenční seznam	47
10	PŘÍLOHY	50
10.1	Anketní otázky	50

1 ÚVOD

V dnešní době se zdá, že se lidé spíše spoléhají na tradiční a obvyklé způsoby dopravy, jako jsou autobusy, automobily, kola, vlaky a letadla. Mnoho lidí se také obává alternativních způsobů dopravy, jako je autostop, kvůli jeho pověsti jako nebezpečné a nevypočitatelné formy cestování.

Nicméně, stále existuje skupina lidí, kteří se rozhodli vydat se na cestu mimo všeobecné normy a pohodlí a využít autostop jako svůj preferovaný způsob dopravy. Mezi tuto skupinu patří i studenti rekreologie, kteří jsou ochotni opustit svůj komfortní životní styl a vystoupit ze svého každodenního rutinního života, aby zažili něco zcela odlišného.

Stopování může být pro některé lidi velmi atraktivní, protože nabízí možnost poznat nové lidi, kultury a způsoby života, a zároveň poskytuje příležitost k dobrodružství. Může to být také skvělý způsob, jak ušetřit peníze na cestování, zejména pro studenty, kteří se snaží najít způsob, jak cestovat za minimální náklady.

Je důležité mít na paměti, že autostop může být nebezpečný, a proto je nutné být opatrný. Je třeba být obezřetný při volbě lidí, kterým nastupujete do auta, a mít vždy na paměti svou bezpečnost a ochranu.

Celkově vzato, autostop může být zajímavou a dobrodružnou formou cestování, která má ale jistá rizika.

2 PŘEHLED POZNATKŮ

Hledání relevantních zdrojů bylo dost náročné, vzhledem ke skutečnosti, že "hitchhiking" (překlad autostopu do angličtiny) je biologický pojem, většina nalezených článků, byla o biologii a medicíně. Po zadání pojmu "car hitchhiking" a "travelling" na Web of Science bylo nalezeno 10 výsledků, z toho jen dva dostupné. Nalezené články byly z velké míry z Austrálie a Číny.

Po zadání hesla "hitchhiking" a "backpacking" bylo na WoS nalezen jen jeden článek, který nebyl dostupný. Po zadání kombinace "travelling" a "backpacking" bylo nalezených výsledků 72 z toho 21 dostupných. Pod hesly "lowcost" a "travelling" bylo nalezeno 35 článků z toho byly všechny dostupné. Při hledání článků o autostopu a ženách jsem zadala hesla "hitchhiking" a "woman". Výsledkem bylo 18 článků, z toho šest dostupných.

2.1 Automobilismus

Dříve, než budu popisovat, co je to autostop, chtěla bych popsat co je to automobilismus. Jedná se o pojem, který vznikl díky výrobě automobilu a jeho rozšíření. Automobil se stal velmi konzumní věcí jako technologická inovace, která ulehčuje život a dělá vše dosažitelným (Forstrop, 2006). Někteří autoři, píšící o automobilismu dokonce tvrdí, že se v současném moderním světě lidé přizpůsobují automobilům a ne naopak (Latimer & Munro, 2006).

Názorným příkladem může být právě stopař, který je závislý na automobilismu i přesto, že automobil nevlastní. Gabriel & Lang (2005) popisují zajímavý fakt, že automobil přestal být primárně dopravním prostředkem, ale stal se nositelem více významů o sobě samém, o majiteli, o výrobci i o kultuře. Dřív byl automobil luxusní záležitost jen pro hrstku vybraných, dnes je to pro mnohé samozřejmost. Stále ale existují cestovatelé, kteří si tento luxus rádi a dobrovolně odeprou, ale zároveň ho umí chytře a dobře využít.

2.2 Autostop

Podle Akademického slovníku současné češtiny dostupného online (2023) je autostop cestování náhodně projíždějícími vozidly zastavený zpravidla pomocí zdviženého palce. Ze stejného online zdroje pochází i starší definice ze Slovníku spisovného jazyka českého (1960–1971), která říká, že autostop je cestování auty, jejichž řidiči svezou z ochoty toho, kdo je na silnici zastaví a požádá (2023).

Komunita stopařů vytvořila na stránce Hitchwiki.org svou vlastní definici autostopu, tvrdí, že autostop je forma cestování, kdy se stopař pokouší zastavit auto a svést se s jiným cestovatelem, nejčastěji osobním autem, nákladním autem, a to zadarmo (Hitchwiki, 2021).

Autor Zuev (2008) definuje autostop jako způsob navázání komunikace s cestou, nejen využívání předchozích vozidel k přiblížení k vlastní destinaci.

Na základě nalezených definic můžeme pro tuhle práci autostop nebo taky stopování označit jako způsob dopravy, kdy se stopař snaží zastavit projíždějící automobil, nebo jiný dopravní prostředek, aby s ním mohl bezplatně pokračovat v cestě.

Schlebecker (1958) rozlišuje stopaře od tuláků tím, že stopaři cestovali díky velkorysosti lidí a čekali, až jim někdo zastaví. Tuláci cestovali nelegálně na nákladních vlacích.

Autostop je v dnešní době v některých amerických státech zakázán (Nevada, Idaho, Utah, New Jersey), ale tolerován i policií (Purkis, 2022). V Evropě je stopování povoleno, výjimkou jsou dálnice, na kterých se stopovat nesmí. Možná zákazy a opatření proti stopařům dělají autostop v dnešní době vzácný (Garner, 2008, Chesters & Smith, 2001).

2.2.1 Historie autostopu

Počátek autostopu najdeme v Americe kolem roku 1920. Cestovatelé, využívající autostop, se ale dřív neoznačovali jako stopaři, ale jako vagabundi nebo žebráci. Lidé, kteří nemají stálý domov. Stopaři byli produktem rozvoje automobilové výroby: kde se v minulosti objevila auta, objevili se i stopaři. Byli variabilní, jejich motivace byla různá: Neměli dost peněz, aby se dopravili jinak, nebyli ochotní platit za dopravu, neexistoval jiný způsob dopravy, chtěli zažít dobrodružství, nebo kombinace výše zmíněných motivací. Zanedbatelné množství stopařů byli migranti, kriminálníci (Schlebecker, 1958). Stopovali teda hlavně chudí, nezaměstnaní, převážně studenti a mladí lidé.

Cestovatelská výpomoc byla dřív vzácností. Autostop byl i velmi oblíbeným způsobem cestování vojáků během 1. světové války, odkud se hodně rozšířil. Vojáci během svých služeb využívali rychlou přepravu nákladními vozidly tzv "lorry hopping", přeprava na korbě nákladního auta. Vysloužilí vojáci si pak zvyk přivezli zpět do svých domovů a dál ho využívali (Rinvolucrí, 1974).

Během Velké hospodářské krize, která začala roku 1929 byl autostop dokonce podporován americkou vládou, aby se zvýšila mobilita obyvatel, kteří neměli peníze na cestování ani na vlastní automobily (Mahood, 2016).

V 20. a 30. letech tvořili stopaře studenti vysokých a středních škol, ale taky děti, které cestovaly na krátké vzdálenosti. Stopování na dlouhé vzdálenosti se brzy rozšířilo mezi studenty (Schlebecker, 1958).

Později se začaly objevovat případy kriminálních činů spojené s autostopem. Publikace v novinách psaly o různých druzích neslušnosti, krutosti a brutality páchané stopaři. Většina stopařů se držela zákonů, ale stín těch, kteří se jimi neřídili, zastínil všechny stopaře. Lidé se stali více obezřetní a znepokojení z existence stopařů (Schlebecker, 1958). Po různých incidentech bylo stopování vládou přísně zakázané. Tento nový zákon nebyl ale příliš efektivní a autostop pokračoval i přes zatýkání a pokuty. Všichni stopaři se stali kriminálníky. Přibývaly i případy kriminality páchané motoristy na stopařích (Schlebecker, 1958).

Během druhé světové války začal být autostop opět respektovaný – během války bylo na cestách víc stopařů než kdy dřív, většina z nich oblečená v uniformách. Autostop se začal znova respektovat, tolerovat a rozšiřovat se z Ameriky do světa zejména Číny a Evropy. Po roce 1946 civilní oblečení zcela nahradilo uniformy vojáků (Schlebecker, 1958).

V 50 letech se tisk zaměřil proti stopařům a stopařů začalo ubývat (Schlebecker, 1958).

Nejatraktivnější věc na autostopu v 60. a 70. letech 20. století byl pocit totální svobody. Ze stopování se stal jeden ze znaků hippies (Mahood, 2016). Pro mnoho století byl autostop považován za přechodný rituál pro mládež, pro motoristy bylo vyzvednutí stopaře vnímáno jako dobročinný akt, bylo to o důvěře a kontrole.

Člověk ale nikdy nevěděl, kdo k němu do auta nebo na motorku sedá a jak moc mu může věřit. Později byly v tisku přechodové rituály zpochybněny, to opět vrhlo stín na všechny stopaře (Mahood, 2016).

2.2.2 Dopravní prostředky

- Osobní automobil

Osobní automobil je dopravní prostředek, který stopaři nejčastěji využívají. Je to nejběžnější vozidlo, které se na silnicích objevuje a tím pádem je největší pravděpodobnost, že stopař "stopne" právě osobní automobil. "Osobák" dokáže pojmout víc stopařů, ale nemusí jet velkou vzdálenost.

- Nákladní automobil

Druhý nejvíc využívaný dopravní prostředek mezi stopaři je nákladní automobil, dokáže pojmout jednoho až dva stopaře, občas řidiči vezmou i víc stopařů, na úkor bezpečnosti. Spousta řidičů kamionů bere stopaře, aby jim pracovní jízda rychleji utíkala a aby zahnali únavnou monotónnost jízdy. Výhodou je, že s kamionem můžete urazit opravdu velkou vzdálenost.

- Autobus

Méně známý a využívaný dopravní prostředek, řidiči autobusů chtějí často za jízdu zaplatit, ale najdou se i takoví, kteří se stopaři sympatizují, zastaví jim a bezplatně je svezou. Pravděpodobnost, že zastaví, není tak velká, ale není nulová. Většinou ale s autobusem neurazí stopař velkou vzdálenost, pokud ovšem nestopne dálkový autobus.

- Loď, trajekt

V Česku je možnost stopnout loď nebo trajekt opravdu malá, ale v zahraničí v přímořských státech se to může podařit.

2.2.3 Rozdělení stopování podle vzdálenosti

Protože v literatuře nebylo rozdělení autostopu podle vzdálenosti dostatečně jasné popsáno, pokusila jsem se ho rozdělit autostop podle vzdálenosti sama.

- krátká vzdálenost

Stopař tráví na cestě minuty až hodiny, využívá autostopu příležitostně např. když mu ujede spoj hromadné dopravy, nebo mu dlouho žádný jiný spoj nejede, chce si urychlit cestu. Většinou u sebe nemá ceduli s místem, kam chce jet.

- střední vzdálenost

Stopař na cestě tráví hodiny až dny, cestuje v rámci svého státu. Nejezdí do zahraničí, nebo jen nedaleko za hranice. Má s sebou ceduli s místem, kam míří.

- dlouhá vzdálenost

Stopař na cestě tráví dny, týdny, měsíce. Často nemá konkrétní cíl, jen směr. Cestuje stovky až tisíce kilometrů po různých státech.

2.3 Bezpečnost a riziko

Autostop není jen o těch hezkých chvilkách, kdy se daří vše podle plánu. Stopař se dostane do situací, kdy vystoupí mimo svou komfortní zónu. Záleží potom na osobnosti stopaře, jak moc dokáže být houževnatý a vyrovnat se se špatným počasím, dlouhým čekáním na jednom místě, nedostatkem financí nebo skutečností, že netuší, co se v nejbližší budoucnosti stane a kde bude. Kromě diskomfortu se ale stopař může dostat i do opravdového nebezpečí.

Vědomí rizika je s autostopem tradičně spojováno, stopař nikdy neví, ke komu nastupuje do auta. Individuální vyhodnocení situace a povahy řidiče nemusí být vždy správné.

Podle komisařky policie České republiky Kameníkové ze zpravodajství z roku 2009 Policie ČR každoročně zaznamenává v souvislosti s autostopem trestné činy úmyslného ublížení na zdraví, pohlavní zneužívání a vydírání. V roce 2008 nebyly zaznamenány žádné případy znásilnění, ve zpravodajství je ale také uvedeno, že většina znásilněných žen k policii, kvůli studu a strachu na vyšetřování ani nedojde. Riziko nepodstupují jen stopaři, ale i řidiči. Ve snaze pomoci zastaví stopaři, který je může okrást. Policie ČR doporučuje nikdy nejedít autostopem (Policie České republiky, 2008)

V jiném zpravodajství (n.d.) Policie ČR autostop také nedoporučuje, ale v případě, že se rozhodneme stopovat, doporučují dodržovat následující pravidla:

- Stopujte raději ve dvojici, samotná dívka ve sporém oblečení by mohla u mužů řidičů vyvolat touhy a emoce
- Snažte se zapamatovat typ auta, barvu nebo SPZ automobilu, do kterého nastupujete.
- Neprovokujte osádku vozidla.
- Zjistěte, jestli můžete otevřít dveře automobilu, když v něm sedíte.
- Hovor s osádkou vozidla veďte nezávazný, nesdělujte o sobě podrobnosti, nemluvte o sexuálních tématech.
- V případě znásilnění vše ihned oznamte Policii ČR. (Policie České republiky, n.d.)

Hitchwiki (2021), online příručka pro stopaře, rozebírá i bezpečnost toho, jak a kde stopovat. Stopaři by si měli vybrat místo, kde jsou dobře vidět, jsou v bezpečné vzdálenosti od projíždějících aut a vozidlo má kde bezpečně zastavit. Doporučují oblékat výrazné oblečení ideálně s reflexními prvky. Dobré je označit i batoh např. reflexní páskou. Jako doporučená místa pro stopování jsou čerpací stanice nebo odpočívadla. Autostop je doporučován nejlépe přes den, v noci je nebezpečné stopovat, pokud ale cestovatel stopovat v noci bude, musí si být jistý, že

neusne během jízdy. Pokud k někomu stopař nastupuje, je důležité s řidičem nejdřív promluvit, zjistit kam jede a během konverzace si všímat, jak reaguje a jak komunikuje. Důležité je řidiči hned neprozradit, jaký je stopařův cíl, ale nechat ho mluvit jako prvního. Pokud nabude stopař dojmu, že by mohl být řidič pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, v rámci vlastní bezpečnosti je lepší nenastupovat.

Stopaři by měli být bdělí, že nelze věřit všem, a pokud z řidiče mají špatný pocit, je lepší věřit instinktům a nenastoupit. Když se rozhodnou nastoupit, je lepší, aby byli kolem lidí, někdo stopaře viděl, stejně tak i s vystupováním (Hitchwiki, 2016).

Poznamenání si na SPZ auta a ideálně její zaslání někomu do SMS, je dobré mít u sebe pepřový sprej nebo paralyzér pro případ, kdyby se stopaře řidič pokusil fyzicky napadnout – rozhodně ale sprej nepoužívat, když je auto v pohybu (Hitchwiki, 2016).

Webová stránka pro stopaře How to Hitchhike (n.d.) a Hitchwiki (2021) doporučují mít v oblečení, které mám na sobě, nebo blízko u sebe doklady, peněženku, mobil a peníze a vždy si hlídat co se děje s batohem a kde je.

Co se pohlaví a bezpečnosti stopařů týče, nejbezpečnější se jeví dvojice kluk a holka nebo žena a muž. Muž paradoxně představuje pro ženy stopařky hrozbu v podobě nebezpečného řidiče, ale zároveň i ochránce, stopovacího partnera (Zhou, 2020).

2.3.1 Autostop a ženy

Podle webu Hitchlog (2023), kam se mohou stopaři z celého světa bezplatně zaregistrovat, je pohlavní zastoupení žen 29 %, mužů 61 % a 11 % je nebinární.

Zranitelnost a hrozba sexuálního násilí jsou téma často zmiňovaná u autostopu žen, které cestují samy (Gao, Cohen & Hanna, 2020). Ženy byly i u začátku autostopu, cestovaly za prací a dobrodružstvím. Stopařek žen a dívek nebylo sice tolik, ale nebyla to a není aktivita jen pro muže. Během 30. let se stopování stalo běžným i pro malé dívky, teenagerky i babičky (Schlebecker, 1958). Podobně jako u backpackingu byl zpočátku autostop výhradně mužskou činností (Mukerji, 1978), to ale motivovalo mnoho žen se mužům vyrovnat. Cestovat jako oni a naučit se zvládat stejná rizika (Gao, Cohen & Hanna, 2020). Ženy, které cestují samy, mohou získávat pocit vlastního seberozvoje (Jordan & Gibson, 2005; Yang et al., 2018).

Miller (1973) tvrdí, že stopařka může být vnímána jako sexuální svůdkyně, která se pouští do milostných dobrodružství a manipuluje s řidiči s využitím své ženskosti a sexuality. Sexuální průzkum cestovatelek ukázal, že ženy vnímají odpor vůči genderovým očekáváním vhodného sexuálního chování. Spoléhají na to, že samy vnímají vlastní sexappeal, a tím i posilují svou

ženskost. Zejména to platí v Číně, kde se ženy zapojují do "yanyu", romantického/pohlavního styku během cestování (Berdychovsky et al., 2013).

V 50. letech se tzv. predátorská sexualita stopařek stala motivem mnoha novel, "béčkových" filmů a televizních pořadů, kdy stopařky a skupiny mladistvých páchaly násilí na řidičích, kteří jim zastavili (Mahood, 2016).

Ženy mohou být zranitelné, ale taky manipulativní, některé využívají svou ženskost a sexualitu ke svým výhodám při stopu jako dřív na Západě, kde ženy stopařky s muži vyměňovaly sex za jídlo, přístřeší, jízdu atd. Měnily partnery podle toho, jakým směrem cestovaly (Miller, 1973), v tomto případě se může stát zranitelným i muž, řidič.

V 70. letech v Kanadě, kdy autostop byl součástí přechodových rituálů mládeže, existovaly doporučení pro dívky, aby nejezdily samy a vždy stopovaly s mužem v rámci své bezpečnosti (Mahood, 2016).

2.4 Backpacking

Backpacking česky vandrování nebo baťůžkářství je způsob cestování, kdy si vše podstatné a potřebné sbalíte do jednoho batohu a cestujete za minimální náklady. Tento způsob cestování se často spojuje s dobrodružstvím a objevováním nových míst a kultur. Backpacking může být velmi rozmanitý, v závislosti na preferencích a finančních možnostech cestovatele. Někteří backpackeři se ubytovávají v levných hostelech, jiní bivakují v přírodě. Mohou využívat různé způsoby dopravy, autobusy, vlaky a často taky autostop, aby se dostali do své cílové destinace.

Berdychovsky et al., 2013 nazývá backpacking jako alternativní formu turismu, který vytváří odlišný způsob "bytí na světě" jako individuálně charakterizované cestování neomezené časem ani místem po trasách, které se rozprostírají, co celém světě.

Baťůžkář je obecně člověk, který se rozhodne cestovat, aby vyhledal potěšení, dobrodružství a rozvíjel svou osobnost (Wiweka et al., 2019).

Pearce (1990) říká, že baťůžkář je typ zejména mladého turisty, který plánuje své výlety flexibilně a neformálně. Během svých cest šetří peníze a je víc v kontaktu s lokálními komunitami.

Stejnou motivaci a přístup k cestování mohou mít i stopaři.

2.5 Počasí

Počasí je pro autostop velmi důležité, pokud je počasí hezké, svítí slunce a není zataženo, řidiči dopravních prostředků zastavují mnohem snáz a častěji než při zataženém počasí, dešti nebo bouřce. Počasí je důležitým faktorem jak pro stopaře, tak pro řidiče.

Autoři Guéguen a Stefan, (2013) se ve svém výzkumu snažili zjistit, jaký vliv má počasí na zastavování řidičů a nabízení jízdy stopařům. Výzkum ukázal, že více řidičů (mužů i žen) zastaví ve slunečných dnech více stopařům (mužům i ženám) než ve dnech, kdy je zataženo.

Pozitivní efekt mělo slunečné počasí na obě pohlaví řidičů, při hezkém počasí je nálada lidí pozitivnější (Cunningham, 1979, Keller, et al., 2005; Denis- sen, et al., 2008), a mají větší tendence brát stopaře a navazovat nové vztahy (Guéguen & Stefan, 2013).

V dešti a bouřce je sice možnost, že se nad vámi někdo slituje a vezme vás, ale tato možnost je opravdu malá, kdo by chtěl mít u sebe v autě promočeného stopaře.

2.6 Roční období

Roční období může hrát významnou roli pro stopaře, kteří se rozhodují, jestli se vydají na cestu. Každé roční období má své specifika, která mohou mít dopad na úspěšnost a autostop jako takový.

V letních měsících mohou být podmínky pro stopaře příznivé. Teplejší počasí může znamenat více cestujících autem, což znamená více potenciálních řidičů, kteří mohou nabídnou jízdu. Navíc v letních měsících bývá více turistů, kteří navštěvují různé destinace, to může znamenat, že stopaři, kteří chtějí navštívit turistická místa, mohou mít více štěstí a větší šanci na úspěch.

V období zimy a studenějších měsíců mohou být podmínky pro autostop méně příznivé. Chlad a sníh mohou znamenat méně řidičů na silnicích, což je pro stopaře problém. Kromě toho mohou být silnice kluzké a nebezpečné, což může řidiče odrazovat od zastavení.

Nicméně, i v zimních měsících se může stopařům dařit v místech s lyžařskými středisky nebo zimními turistickými atrakcemi. Tyto oblasti bývají většinou dobře dostupné pro automobily a tím pádem i pro stopaře.

2.7 Vzhled stopaře

Na osobu stopaře se můžeme podívat z různých úhlů pohledu. Můžeme zkoumat jeho pohlaví, jeho věk nebo třeba jeho povahu a vzhled. Obecně naše neverbální komunikace působí na řidiče velmi silně a to, kdo jsme, jak vypadáme, nebo jak se chováme může mít velký vliv na to, jak rychle a úspěšně stopujeme.

Mezi stopaři se traduje, že nejdůležitější je vypadat vesele, usmívat se a být milý, pak nějaké auto určitě zastaví. Lau (1982) tvrdí, že úsměv zvyšuje pozitivní vnímání druhých, ať už je

cílem muž nebo žena. Nicméně Guéguen a Fischer-Lokou (2004) po svém výzkumu tvrdí, že usměvavým ženám se dostane víc pomoci než usměvavým mužům. Otta et al. (1993) a Reis, et al. (1990) zjistili souvislost mezi úsměvem a fyzickou atraktivitou, jejich výzkum zjistil, že ženy jsou shledávány atraktivnějšími, když se usmívají, takže jim pomáhá více řidičů mužů (cf. Mims, Harnett, & Nay, 1975; Benson, Karaben- ick, & Lerner, 1976; Harrel, 1978).

2.8 Neverbální komunikace

Mezi stopařem a řidičem je komunikace velmi důležitá, než řidič auto zastaví a stopař přijde blíž, jedná se zejména o komunikaci neverbální.

Jak by měl stopař vypadat rozebírám v předcházející kapitole. Ale nejen vzhled je důležitý, neméně podstatná věc jsou signály, které cestovatel dává řidiči. Nejběžnějším gestem, kterým se stopař pokouší zastavit projíždějící auto je v centrální Evropě zvednutý palec, vertikální pohyb tohle gesto dělá víc intenzivním. V některých zemích Středomoří tohle heslo ale může znamenat urážku. V takových zemích je vhodné používat jiné gesto – zvednutou ruku, kdy dlaň provádí pohyb dolů směrem k silnici a zpět na znamení zpomalení vozidla. Také řidiči z centrální Evropy takovému gestu rozumí jako "Zpomal, prosím" (Schmauks, 2003).

Také řidiči používají gesta, aby mohli komunikovat se stopaři. Pokud chce řidič informovat stopaře o tom, že jeho směr, cíl je jiný, může mu to naznačit zvednutou dlaní, kterou otáčí do stran, nebo mu naznačí, že bude brzy odbočovat ukázáním jiného směru jízdy (doprava nebo doleva). Pokud je dostatek času, může stopař reagovat zpět rezignovaným úsměvem, pokrčením ramen nebo zvednutím obou rukou znamená "Dobře, rozumím, škoda." Vzájemné vyjádření lítosti může vytvářet milou atmosféru spolupráce i bez bližšího kontaktu (Schmauks, 2003).

Dalším důvodem k nezastavení a gestem k vysvětlení je skutečnost, že řidič nemá dostatek místa v autě. Naznačit to může poukázáním do zadního prostoru auta. Opět je vhodné, pokud má stopař prostor a čas, reagovat nějakým milým gestem (Schmauks, 2003).

Řidič může vyjádřit svými gesty také kritiku směrem ke stopaři nebo výběru místa ke stopování nejčastěji pokrčením ramen a tázavým výrazem v obličeji. Může to znamenat "Tady ti nikdo nezastaví, vybral sis špatné místo". Více explicitní gesto kritiky je zahrnutí stopaře k okraji cesty, vertikálně zvednutá dlaň znamená (v závislosti na náladě řidiče) "Stojíš moc v cestě, jdi na kraj, co tady děláš, jdi z cesty", může být doprovázeno troubením. Stopař by měl jít na stranu silnice (Schmauks, 2003).

Výsměch stopaři je další varianta neverbální komunikace, kterou může řidič sdělovat. Řidič může výsměch signalizovat jednoduše zamáváním ruky "hodně štěstí u ostatních" nebo více

explicitněji vypláznutí jazyku, zdvižením prostředníku atd. což znamená "To určitě, nikdy". Dalším jasným gestem toho, že řidič nechce zastavit je ukázání palce dolů (Schmauks, 2003).

2.9 Destinace

Destinace je jedním z nejdůležitějších faktorů v rámci úspěšného autostopu, cíl, kam stopař směřuje, je důležitý. Autostop jako alternativní způsob dopravy je pro mnoho lidí atraktivní možností, zejména vzhledem k jeho finančním nákladům, jak některé destinace navštívit. Nicméně, ne všechny destinace jsou autostopem snadno dosažitelné.

Jako destinace mohou být vnímána konkrétní místa, města, vesnice nebo turistické atrakce, nebo obecně směr. Spousta stopařů nemá stanovenou cílovou destinaci, tvrdí, že cesta je cíl. Vzdálenost od domova nebo od aktuálního místa pobytu může být důležitým faktorem pro výběr destinace, k tomu se váže i čas, který také ovlivňuje, jak blízko nebo daleko destinaci navštívíme.

Výběr destinace mohou ovlivnit různé faktory. Pokud je místo oblíbené nebo turisticky známé, bude zde frekventovanější doprava a tím pádem i větší pravděpodobnost toho, že nám někdo zastaví. Dalším faktorem, který může ovlivnit výběr destinace nebo stopařovu úspěšnost, je dostupnost. Autostop je omezen dostupností vybraných destinací. Některá místa mohou být obtížně dostupná z důvodů geografických nebo dopravních omezení.

Bezpečnost cesty je dalším faktorem, který může ovlivnit výběr. Určité oblasti mohou být více nebezpečné než jiné, což může ovlivnit stopaře i řidiče aut. Před cestou je dobré provést průzkum bezpečnosti oblasti, kam se stopař vydává.

Náklady na cestování jsou také důležitým faktorem, který může ovlivnit výběr cíle. Autostop je sice relativně levný způsob cestování, ale může zahrnovat určité náklady spojené s ubytováním nebo stravou. Proto je dobré ještě před zahájením cesty zvážit, jak je na daném místě draho/levno a zda jsou tyto náklady pro stopaře přijatelné.

Kultura a jazyk také mohou ovlivnit výběr, pro mnohé stopaře je důležité se domluvit s řidiči, pro některé to ale může značit výzvu domluvit se v destinaci, kde lidé nehovoří např. angličtinou.

Klima je posledním jmenovaným faktorem, který může naše rozhodnutí ovlivnit. Některé oblasti jsou vhodné k návštěvě jen v určité části roku kvůli počasí.

Do destinace zařadím i konkrétní místo, odkud stopař zkouší zastavit projíždějící automobil. Stopaři by si určitě neměli vybírat takové místo, které by mohlo blokovat průjezd, nebo místa přímo určena pro policii, sanitku nebo hasiče (Schmauks, 2003).

2.10 Motivace

Motivace současných stopařů se oproti minulosti změnila, v dnešní moderní době, kdy máme k dispozici mnoho způsobů dopravy si "nouzový" autostop nemusíme zvolit. Stopování pro spoustu lidí symbolizuje diskomfort a zbytečnou nejistotu, pro jiné dobrodružství a nezapomenutelné zážitky.

Stopování je vnímáno jako příležitost k sebeuvědomění a osobnímu růstu skrze dobrodružství (Mahood, 2018).

Finanční stránka je jednou z dalších výhod a motivací proč cestovat autostopem, jak už dříve popsal Schlebecker (1958), mladí lidé a studenti neměli na cestování peníze a proto stopovali. Low-cost turismus je forma cestování, která je opakem overturismu. Cestovatelé jako stopaři nesledují trendy, ale naopak se přelidněným místům vyhýbají a navštěvují ty méně známé, lokální (Włodarczyk & Cudny, 2022).

Autostop umožňuje danou destinaci poznat opravdu do hloubky, vidět z ní jak to dobré, tak to špatné.

Turisté se ubytovávají v Hiltonu, cestovatelé nikoli...Cestovatel chce vidět zemi i na té nejnižší úrovni, dýchat ji, zakusit ji na vlastní kůži – prostě ji prožít. To obvykle vyžaduje dvě věci, které si turista nemůže dovolit-více času a méně peněz.

Tony Wheeler (2004)

Podle výzkumu z roku 2011 (Cohen) spousta účastníků často pojmenovala jako důvod svého cestování životní krizi např. konec přátelství, výpověď v práci, rozvod rodičů nebo drogovou závislost. Zde je vnímán turismus jako únik (Cohen & Taylor, 2003), nejen podněcovaného krizemi, ale v některých případech i pocitem odcizení domova. Další motivací (Maoz, 2007) je útěk před materialismem, stresem a problémy z běžného života, forma odpočinku. Vytvoření nové reality.

Maoz (2007) ve svém článku popisuje odkud různé motivace cestovatelů pramení. Pro některé je motivací vznik dočasné identity, která je odvážnější a víc nezávislá narozdíl od té původní "normální", spousta cestovatelů, kteří cestují nízkonákladově hovoří o lepším sebezpoznání sebe sama. Takový způsob cestování může symbolizovat snahu odlišit se od zbytku společnosti, „přání vyčnívat nad všemi ostatními a povyšovat jediný vlastní způsob života nad všechny ostatní.“ (Richards, G., & Wilson, J., 2004)

Jedna z motivací, proč cestovat autostopem, je snaha o udržitelnost. Dnešní všudypřítomný masový turismus nabízí nekonečné možnosti skvělých nezapomenutelných dovolených. Počítačové rezervační systémy nabízí rychlé a snadné naklikání dovolené přesně na

míru. Vše je rychlé, výhodné a flexibilní. Na udržitelnost se ale tolik nehledí a někteří lidé se pak masovému turismu schválně vyhýbají.

Low cost turismus, cestování, které zahrnuje i autostop nebo backpacking, je udržitelný možná ale právě proto, že, cestovatelé mají často velmi omezený rozpočet. Výzkumy Ingleharta (2018) mimo jiné ukazují, že mladí cestovatelé (18-29 let) jsou silně orientovaní na nemateriální hodnoty jako seberealizace nebo veřejná participace. Samotní cestovatelé vnímají cestovatelství jako vlastní nemateriální seberealizaci (Mehmetoglu, 2003). Nicméně i low cost turismus může být součástí masového turismu, cestovatelé mnohdy míří do stejných turistických destinací jako turisté (Włodarczyk & Cudny, 2022) a využívají přitom vlastní dopravní prostředky.

Ale už jen fakt, že se destinace dostali pomocí spolujízdy, dělá jejich způsob cestování mnohem víc udržitelný.

Ze svých vlastních zkušeností vnímám jako velkou motivaci k autostopu i poznání nových lidí.

3 CÍLE

3.1 Hlavní cíl

Hlavním cílem bakalářské práce je zjistit, jaký je aktuální postoj současných studentů rekreologie k autostopu jako formě dopravy za poslední tři roky.

3.2 Výzkumné otázky

- Jak často využívají studenti rekreologie autostop při cestování?
- Jaká je motivace studentů cestovat autostopem?
- Jak studenti vnímají bezpečnost cestování autostopem?

4 METODIKA

Vzhledem k tomu, že můj výzkum se týká více respondentů a jejich názorů, rozhodla jsem se pro použití kvantitativního výzkumu konkrétně online ankety vlastní tvorby jako nástroje sběru dat.

Anketa se zaměřuje na autostop jako formu dopravy studentů rekreologie. Obsahuje různé otázky týkající se zkušeností s autostopem, motivaci k autostopu a jestli a jaká rizika studenti vnímají atd. Anketa obsahuje celkem 22 otázek, je rozdělená na několik částí. První část je zaměřená na obecné informace o studiu a zkušenosti s autostopem. Část ankety "Stopuji" obsahuje otázky týkající se motivace, efektivity stopování, destinací. Dále jsou zde otázky, jak často a jakým způsobem autostop studenti využívají a otázky zaměřené na rizika, na jejich vnímání a snižování. Část "Bezpečnost" obsahuje otázky bezpečnosti a zkušeností. Otázky části "Nestopuji" zkoumají důvody, proč studenti autostop nevyužili, jestli ho chtějí vyzkoušet a co je k tomu motivuje.

Informace k otázkám motivace jsem čerpala z různých odborných článků týkajících se autostopu, backpackingu a low-cost cestování, vyhledat tyto informace pouze o autostopu nebylo z hlediska malého množství odborných zdrojů možné.

Články, ze kterých jsem čerpala informace o motivaci:

Cohen, S. A. (2011). Lifestyle travellers: Backpacking as a way of life. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1535-1555.

Cohen, S., & Taylor, L. (2003). *Escape attempts: The theory and practice of resistance in everyday life*. Routledge.

Mahood, L. (2016). Thumb wars: Hitchhiking, Canadian youth rituals and risk in the twentieth century. *Journal of Social History*, 49(3), 647-670.

Maoz, D. (2007). Backpackers' motivations the role of culture and nationality. *Annals of tourism research*, 34(1), 122-140.

Mehmetoglu, M. (2003). The solitary traveller: why do people travel on their own?.

Schlebecker, J. T. (1958). An Informal history of hitchhiking. *The Historian*, 20(3), 305-327.

Włodarczyk, B., & Cudny, W. (2022). Individual Low-Cost Travel as a Route to Tourism Sustainability. *Sustainability*, 14(17), 10514.

Některé motivace k cestování se v různých článcích opakovaly.

Co se k bezpečnosti a rizik týče, vycházela jsem ze zpráv a doporučení Policie ČR, stopovacího webu Hitchwiki.org, webu How to Hitchhike, popřípadě ze svých vlastních zkušeností.

Hitchwiki (2021). Hitchhiker's safety. https://hitchwiki.org/en/Hitchhiker%27s_safety

How to Hitchhike (n.d.). Staying safe on the road. <https://howtohitchhike.com/book/102-staying-safe-on-the-road>

Kameníková, J. (2009) Nebezpečný autostop, Policie České republiky - KŘP Jihočeského kraje.

<https://www.policie.cz/clanek/nebezpecny-autostop.aspx>

Policie České republiky (n.d.) Autostop láká. Policie České republiky - KŘP Jihočeského kraje.

<https://www.policie.cz/clanek/autostop-laka.aspx>

Anketa byla k dispozici online. Respondenti měli možnost odpovědět na otázky s jednou nebo více variantami, otázky byly uzavřené i otevřené.

4.1 Výzkumný soubor

Mou cílovou skupinou byli současní studenti rekreologie bakalářského, magisterského i doktorského studia Univerzity Palackého v Olomouci. Anketu mohli vyplnit studenti jak prezenční, tak kombinované formy studia.

Ankety se zúčastnilo celkem 133 studentů. Podle dokumentu ze studijního oddělení Fakulty tělesné kultury *Počty studujících na fakultě v akad. roce 2022/2023* (03.04.2023) studuje současně Rekreologii v prezenční, kombinované, bakalářské a magisterské formě celkem 263 studentů.

Někteří studenti doktorského programu studia Kinantropologie se mohou identifikovat jako součást komunity studentů rekreologie.

Výzkumu se zúčastnilo celkem 82 žen a 51 mužů, procentuální znázornění můžeme vidět v tabulce níž (Tabulka č.1), možnost odpovědi "Jiné" nikdo nevyužil. Respondenti jsou zejména studenti prezenční formy studia 98, z kombinovaného studia bylo 35 studentů.

Všechny použité tabulky a grafy v následujících kapitolách jsou vlastní tvorba.

Tabulka 1*Zastoupení studentů jednotlivých forem studia a pohlaví v anketě*

	<i>ženy</i>	<i>muži</i>	<i>celkem</i>
<i>Studenti Bc., prez.</i>	51	28	79
<i>Studenti Mgr., prez.</i>	10	8	18
<i>Studenti PhD, prez.</i>	1	0	1
<i>Celkem prez.</i>	62	36	98
<i>Studenti Bc., kombi.</i>	8	8	16
<i>Studenti Mgr., kombi.</i>	12	7	19
<i>Celkem kombi.</i>	20	15	35
<i>Celkem</i>	82	51	133

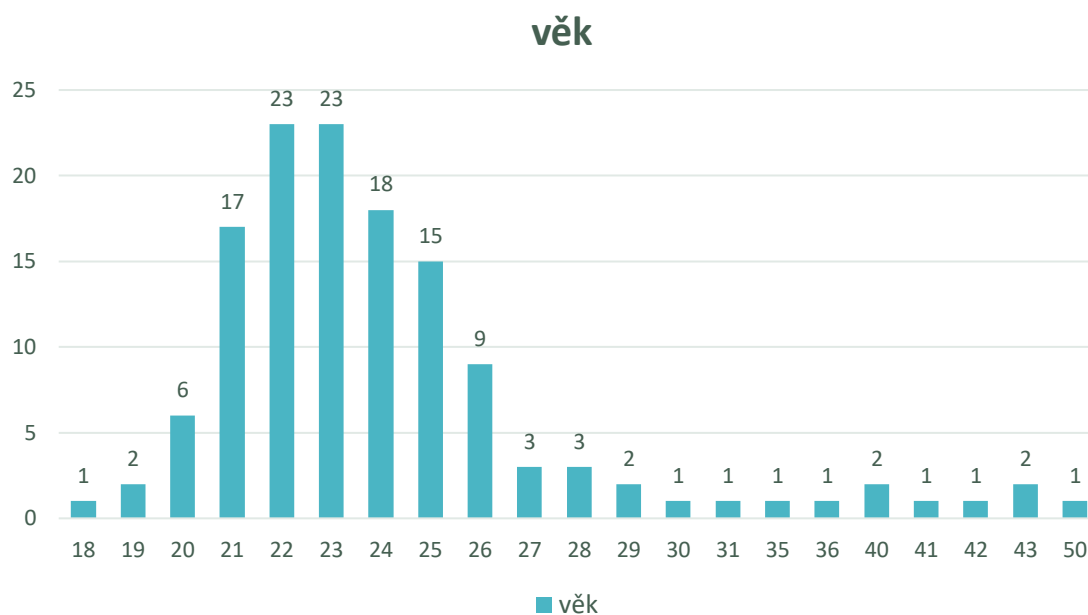
Vysvětlivky: prez. = prezenční studium, kombi. = kombinované studium

Největší zastoupení studentů je z bakalářského programu studia (95) dále z magisterského programu (37) a z doktorského programu studia se mi podařilo získat jen jednu odpověď

Respondenti jsou ve věku od 18 do 50 let v různém zastoupení, jak je znázorněno na sloupcovém grafu (Obrázek 1).

Obrázek 1

Grafické znázornění věkového zastoupení respondentů



4.2 Metody sběru dat

Data jsem sbírala pomocí ankety, kterou jsem poslala do messengerové skupiny, kde by měli být studenti všech ročníků. Dále jsem poprosila zástupce z každého ročníku, aby odkaz na anketu poslali i do třídních messengerových skupin, aby se mohli zapojit i ti, kteří nejsou aktivní ve velkých skupinových konverzacích, nebo ze skupiny odešli.

Vzhledem k nevelkému ohlasu jsem opakovaně žádala jednotlivé zástupce z ročníků, aby si dotazník nasdíleli i do jejich menších ročníkových messengerových skupin znova.

5 VÝSLEDKY

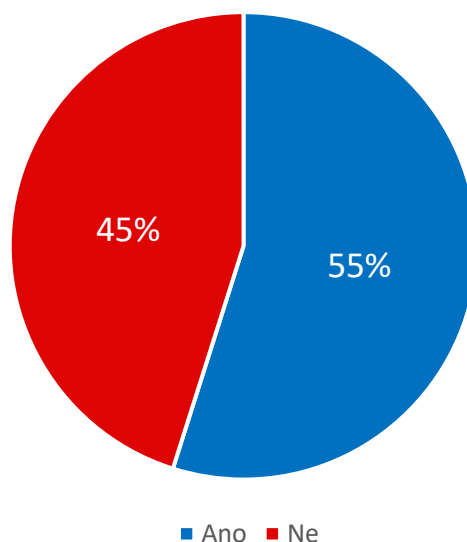
Ankety se zúčastnilo celkem 133 studentů.

Autostop využila v posledních třech letech více než polovina respondentů tj. 73 studentů, 60 respondentů autostop v posledních třech letech nevyužilo (Obrázek 2). Respondenti, kteří autostop využili, pokračovali v anketě do sekce "Stopuji". Ti, kteří autostop nevyužili, pokračovali do sekce "Nestopuji".

Obrázek 2

Grafické znázornění využití autostopu v posledních třech letech

Využití autostopu v posledních třech letech



5.1 Kapitola k sekci "Stopuji"

Do této sekce dotazníku postupovali pouze ti, kteří odpovědi, že autostop v posledních třech letech využili tzn. 73 respondentů.

Co bylo prvotním impulzem k tomu, abys autostop využil/a?

Na otevřenou otázku "Co bylo prvotním impulzem k tomu, abys autostop využil/a se nejčastěji opakovaly odpovědi: *Problém s dopravou: nestihnutí autobusu, špatná nebo*

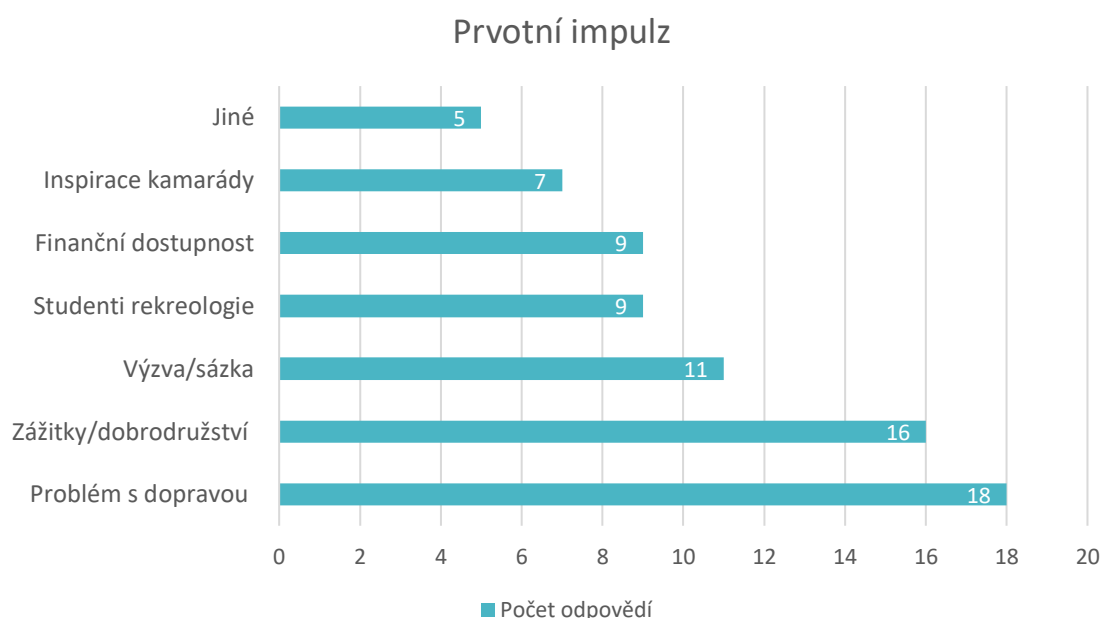
nedostupná hromadná městská doprava, nejjednodušší možnost dopravy v danou chvíli (18 odpovědí),

Zážitky/dobrodružství (16 odpovědí), *Výzva/sázka* (11 odpovědí), *Studenti rekreologie* (9 odpovědí), *Finanční dostupnost* (9 odpovědí), *Inspirace kamarády* (7 odpovědí), *Jiné* (5 odpovědí: únava a vědomí vzdálenosti cíle, skutečnost toho, že nemám vlastní auto, covid omezení, inspirace na YouTube, Instagramu)

Někteří uváděli v odpovědi více podmětů. Všechny odpovědi jsou znázorněny v grafu (Obrázek 3).

Obrázek 3

Grafické znázornění prvotních impulzů



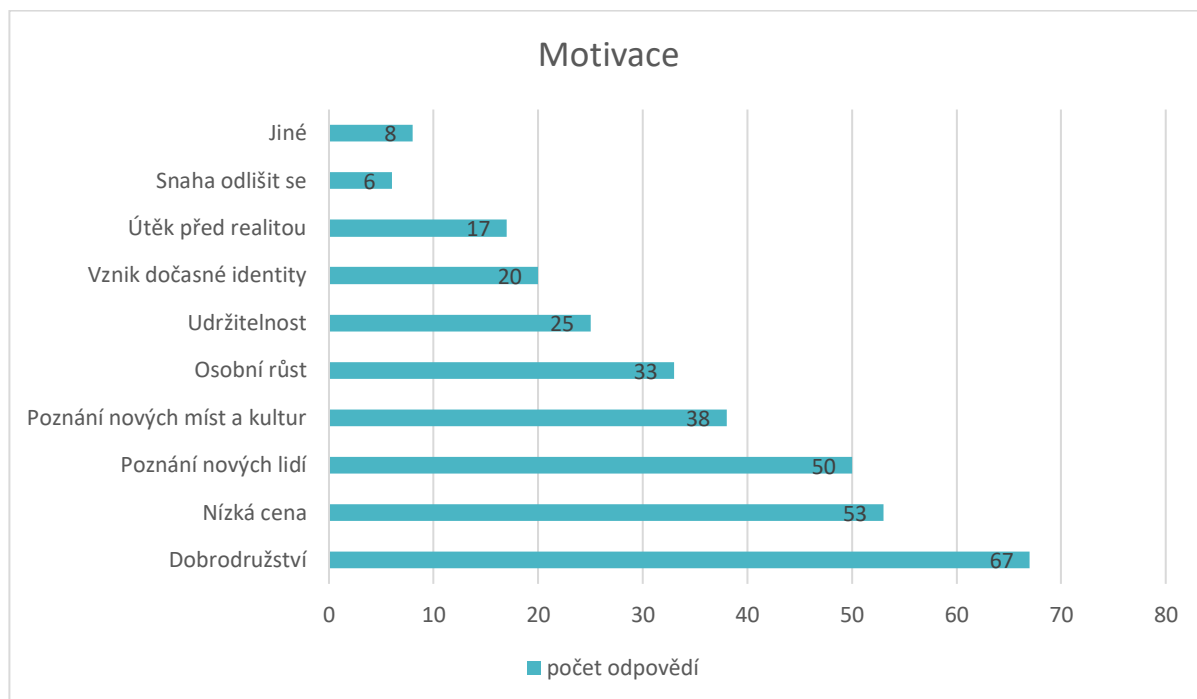
Jaká je tvá motivace k autostopu?

Na otázku, *Jaká je tvá motivace k autostopu*, kde si respondenti mohli vybrat více možností odpovědí, bylo nejčastější motivací *Dobrodružství* (67 odpovědí), dále *Nízká cena* (53 odpovědí), *Poznání nových lidí* (50 odpovědí), *Poznání nových míst a kultur* (38 odpovědí), *Osobní růst* (33 odpovědí), *Udržitelnost* (25 odpovědí), *Vznik dočasné identity* (20 odpovědí), *Útěk před realitou* (17 odpovědí), *Snaha odlišit se* (6 odpovědí). Možnost odpovědi *Jiné*, zvolilo 8 respondentů: *Efektivita dopravy* (1 odpověď), *Nestihnutí spoje* (4 odpovědi), *Zlepšení jazyka a komunikace* (1 odpověď), *Ozvláštnění dne* (1 odpověď), jedna odpověď byla bez textu.

Četnost odpovědí je znázorněna v grafu (Obrázek 4).

Obrázek 4

Grafické znázornění motivace k autostopu respondentů

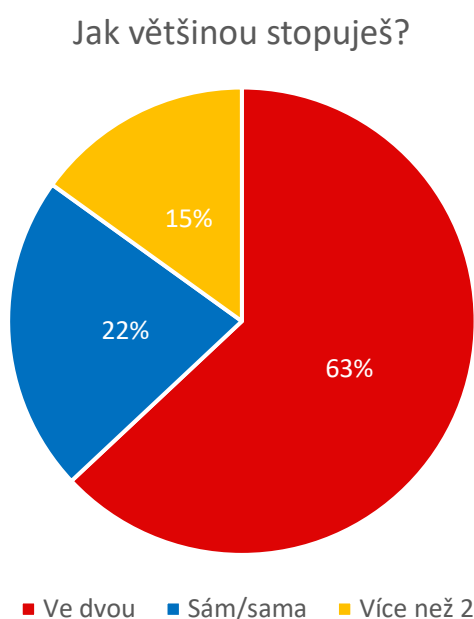


Jak většinou stopuješ?

Na otázku bylo možné odpovědět jen jednou odpovědí, byly využity všechny. Nejvíce respondentů většinou stopuje ve dvou (46 odpovědí), druhá nejčastější odpověď byla sám (16 odpovědí) a ve více než 2 stupuje většinou 11 respondentů. Procentuální zastoupení způsobů stopování je znázorněno v grafu (Obrázek 5).

Obrázek 5

Grafické znázornění způsobů stopování

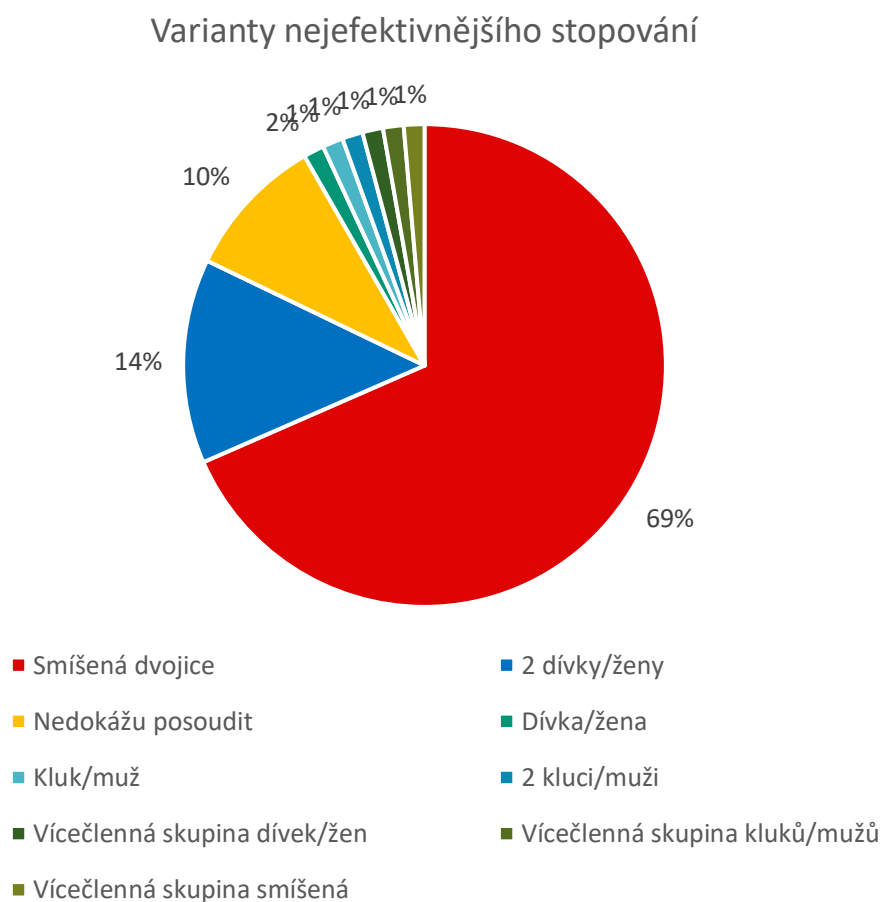


Jakou variantu vnímáš pro stopování jako nejefektivnější?

Na výběr bylo 9 možností odpovědí, mohli si vybrat je jednu odpověď. Odpovědí bylo 72, protože jsem zapomněla označit otázku jako povinnou a jeden respondent ji přeskočil. Největší počet odpovědí byl u možnosti *Smíšená dvojice* (50 odpovědí), druhou nejpočetnější odpovědí bylo možnost *2 dívky/ženy* (10 odpovědí) a *Nedokážu posoudit* (7 odpovědí). Každá další možnost odpovědi byla vybrána jen jednou: *Dívka/žena*, *Kluk/muž*, *2 kluci/muži*, *Vícečlenná skupina dívek/žen*, *Vícečlenná skupina kluků/mužů*, *Vícečlenná skupina smíšená*. Procentuální zastoupení odpovědí je znázorněno na grafu (Obrázek 6). Všechny možnosti odpovědí byly využity.

Obrázek 6

Grafické znázornění variant neefektivnějšího stopování

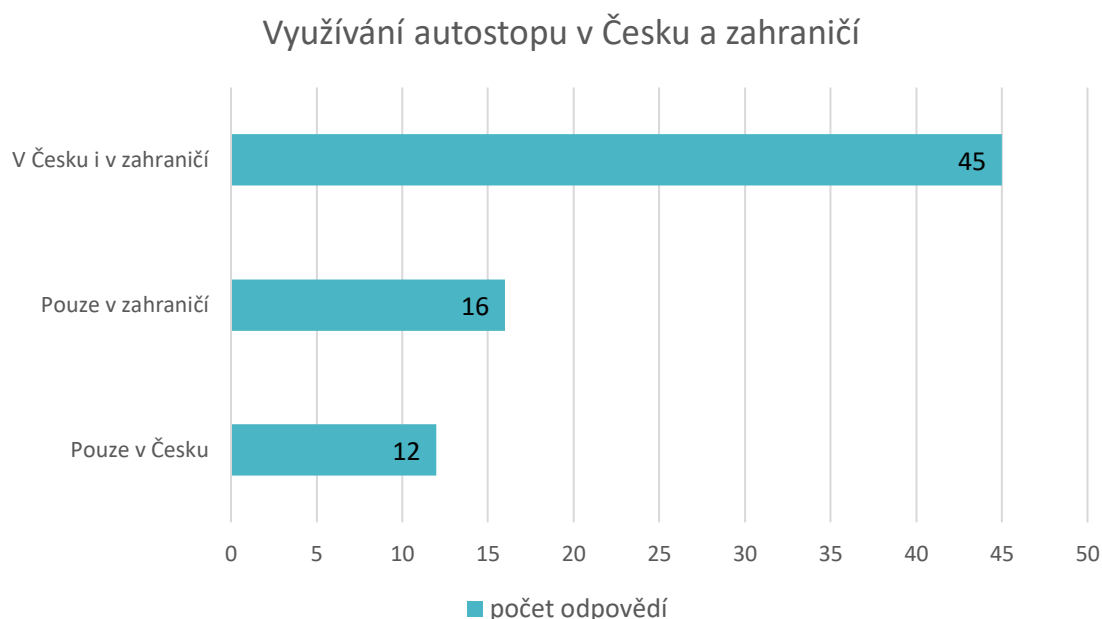


Kde autostop využíváš?

Otázka byla povinná, odpovědí bylo 73. Respondenti měli možnost vybrat si jednu nebo obě odpovědi. Autostop v *Česku i zahraničí* využívá většina (45 odpovědí), pouze v *Česku* využívá autostop 12 respondentů a pouze v *zahraničí* využívá autostop 16 respondentů, níž vyjádřeno zastoupení jednotlivých možností v grafu (Obrázek 7).

Obrázek 7

Grafické znázornění využívání autostopu v Česku a zahraničí



Jak často využíváš autostop jako způsob dopravy?

Respondenti odpovídali jak často (*Často - min. jednou za měsíc, Několikrát do roka, Výjimečně – min jednou do roka, Neplánuji to předem, Vůbec*) využívají danou formu autostopu (*Z/do školy nebo práce, Přiblížení na trase, Stopovací jednodenní výlet, Stopovací vícedenní výlet*).

Z/do školy nebo práce využívají autostop často jen 2 respondenti, několikrát do roka 4 respondenti, výjimečně (min – jednou do roka) 9, Neplánuji to předem zvolilo 17 respondentů a vůbec autostop při cestě z/do školy nebo práce nevyužívá 41 respondentů.

Přiblížení na trase formou autostopu často využívají 2 respondenti, několikrát do roka 12 respondentů, výjimečně 24 respondentů, neplánuje to předem 25 respondentů a vůbec autostop při přiblížení na trase nevyužívá 10 respondentů.

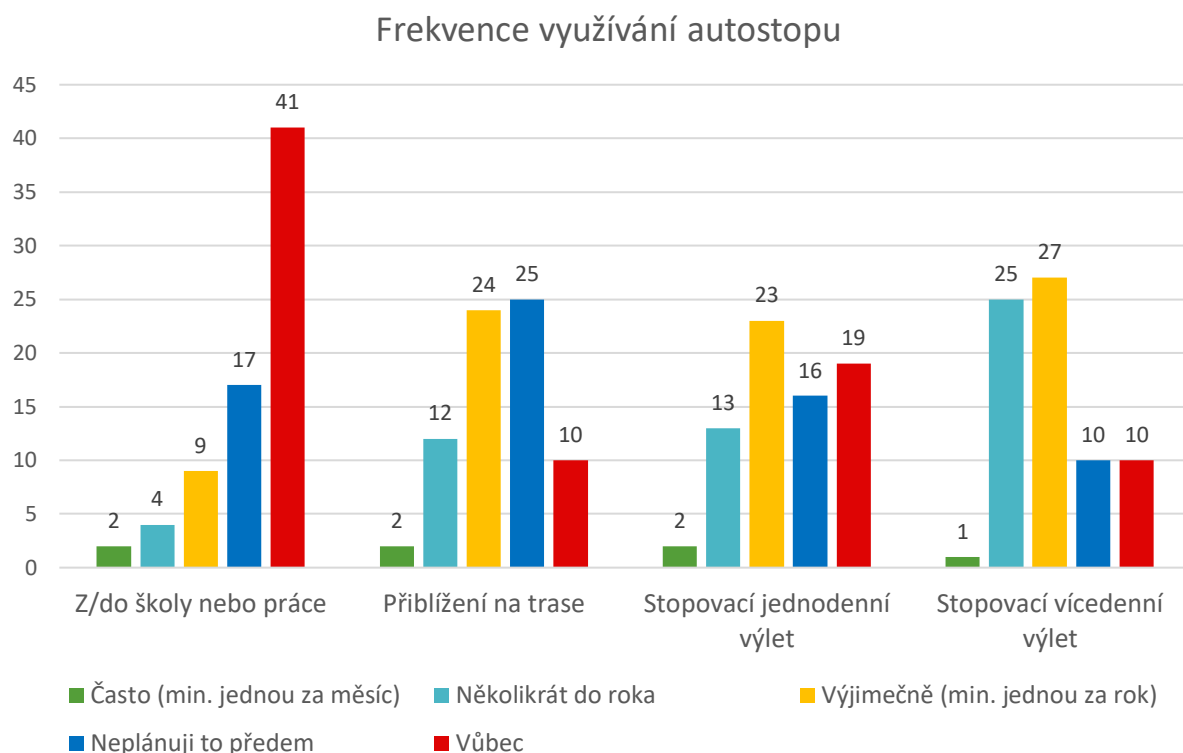
Stopovací jednodenní výlet často využívají 2 respondenti, několikrát do roka 13 respondentů, výjimečně 23 respondentů, neplánuje to předem 16 respondentů a 19 odpovědělo vůbec.

Vícedenní stopovací výlet často využívá jeden respondent, několikrát do roka 25 respondentů, výjimečně 27 respondentů, neplánuje to předem 10 respondentů a 10 respondentů vůbec nepodniká stopovací vícedenní výlety.

Pro větší přehlednost jsou odpovědi znázorněny v grafu Frekvence využívání autostopu (Obrázek 8).

Obrázek 8

Grafické znázornění frekvence využívání autostopu



Jsem si vědom/a rizik, která u autostopu hrozí

Většina respondentů si je vědoma rizik, která u autostopu hrozí, kladně odpovědělo 67 z nich tj. 92 %. Rizika si neuvědomuje 6 respondentů. Ti, kteří odpověděli, že rizika vnímají, pokračovali do sekce ankety "Jsem si vědom/a rizik, ti, kteří si rizika neuvědomují pokračovali do sekce "Bezpečnost".

Jaká rizika u autostopu vnímáš?

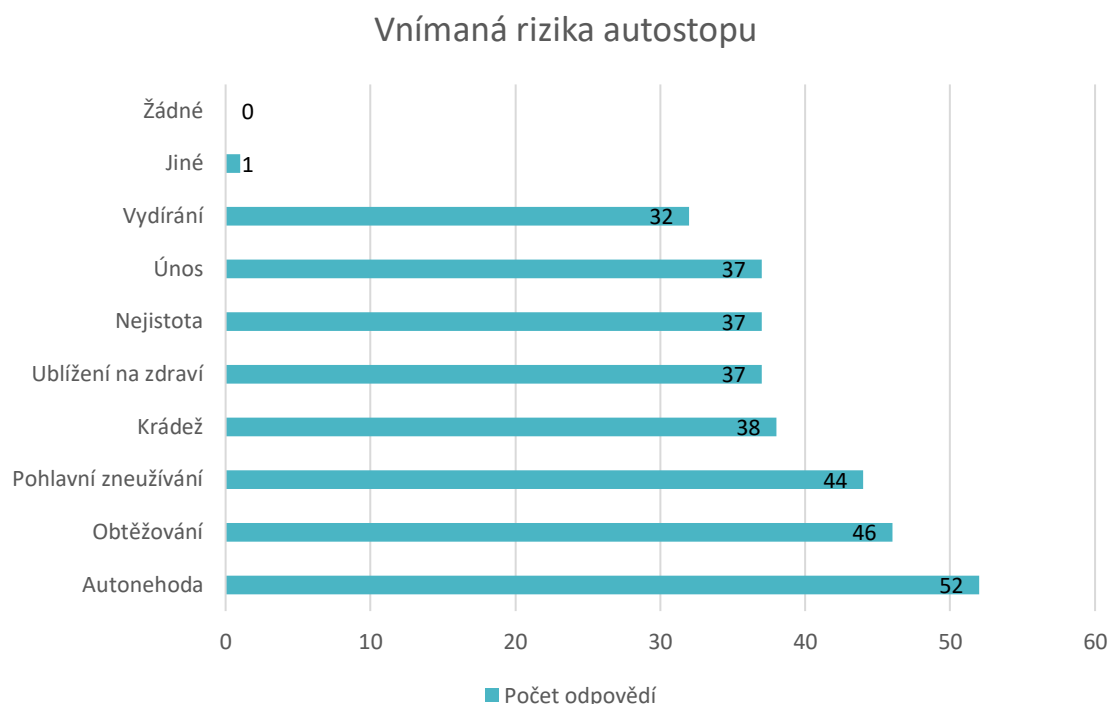
V této otázce mohli respondenti vybrat více odpovědí. Autonehoda zapříčiněná alkoholem, drogami nebo únavou je vnímána u 52 respondentů jako riziko, obtěžování jako riziko vnímá 46 respondentů, pohlavní zneužívání 44 respondentů, krádež (zavazadla, dokladů a peněz 38 respondentů, ublížení na zdraví, nejistotu a únos 37 respondentů, vydírání 32

respondentů. Odpověď žádná nikdo nezvolil. Jeden respondent využil odpovědi Jiná a uvedl *V co budu věřit, to bude*.

Pro větší přehlednost jsou odpovědi znázorněny v grafu Vnímaná rizika u autostopu (Obrázek 9).

Obrázek 9

Grafické znázornění vnímaných rizik u autostopu



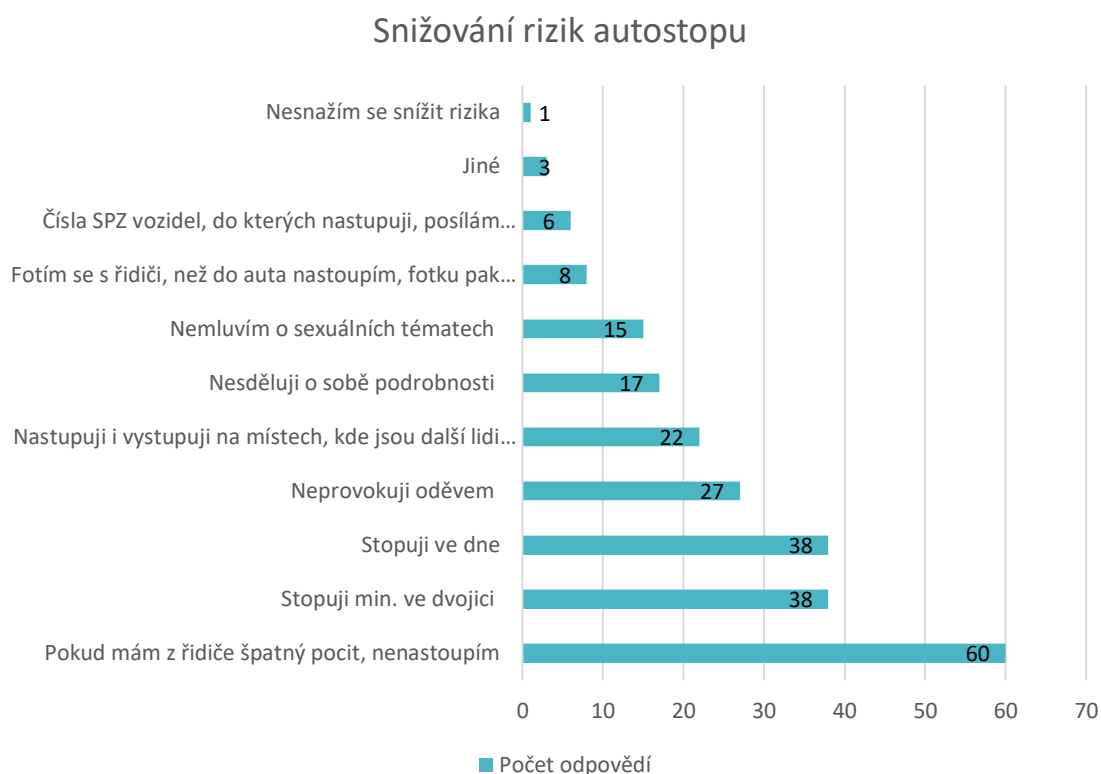
Jakým způsobem tato rizika snižuješ?

Respondenti opět mohli označit více možností. Nejvíce zastoupená možnost byla *Pokud mám z řidiče špatný pocit, nenastoupím*, 60 respondentů z 67 ji vybralo. Druhé nejvíce zastoupené odpovědi s 38 vybráními byly *Stopuji min. ve dvojici* a *Stopuji ve dne*. Další odpovědi vyšly z ankety takto: *Neprovožuji oděvem* (27), *Nastupuji i vystupuji na místech, kde jsou další lidi (benzínky, odpočívadla, rušnější místa,...)* s poč. odpovědí 22, *Nesdělují o sobě podrobnosti* (17), *Nemluvím o sexuálních tématech* (15), *Fotím se s řidiči, než do auta nastoupím, fotku pak sdílím na soc. sítích nebo ji někomu pošlu* (8), *Číslo SPZ vozidel, do kterých nastupuji, posílám zprávou známým nebo rodině* (6). *Nesnažím se snížit rizika* (1). Odpověď *Jiné* zvolili 3 respondenti: *Mám u sebe donucovací prostředky jako např. pepřový sprej nebo jiné* (2) a *Věřím v dobré lidi* (1).

Pro přehlednost jsou odpovědi uspořádány do grafu (Obrázek 10).

Obrázek 10

Grafické znázornění snižování rizik autostopu



5.2 Odpovědi k sekci "Bezpečnost"

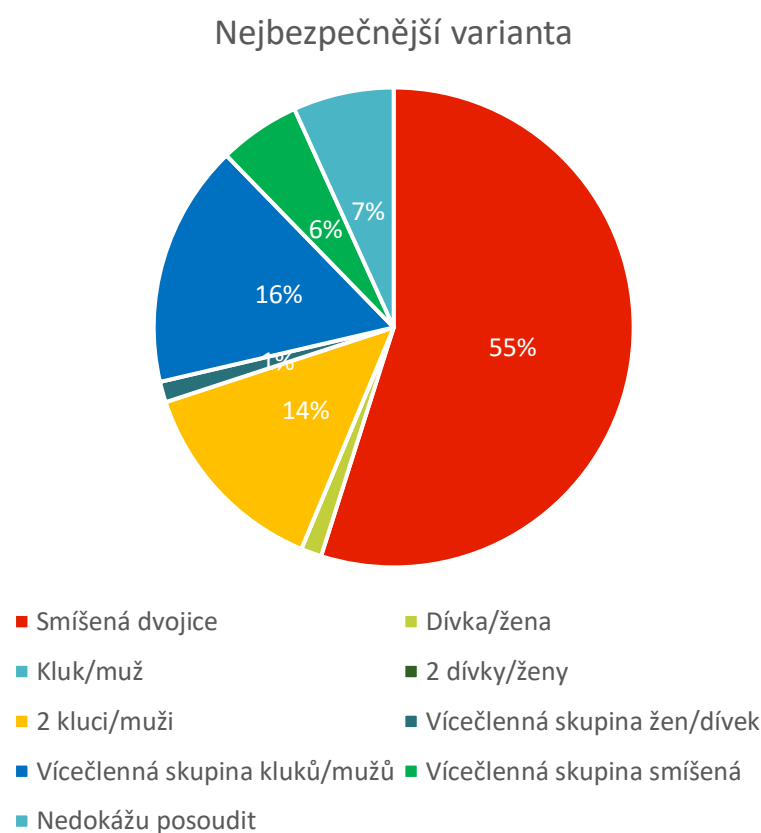
V této sekci odpovídali všichni respondenti, kteří v posledních třech letech využili autostop jako způsob dopravy tzn. 73 respondentů.

Jakou variantu vnímáš jako nejbezpečnější?

V této otázce mohli respondenti vybrat jednu odpověď. Podle odpovědí respondentů je jako nejbezpečnější varianta vnímána *Smíšená dvojice* s 40 odpověďmi, druhá nejčtenější varianta je *Vícečlenná skupina kluků/mužů* s 12 odpověďmi, třetí v pořadí je varianta *2 kluci/muži* s 10 odpověďmi. Další odpovědi již nebyly tak četné: *Nedokážu posoudit* (5 odpovědí), *Vícečlenná skupina smíšená* (4 odpovědi), *Vícečlenná skupina dívek/žen* (1 odpověď), *Dívka/žena* (1 odpověď). Možnosti odpovědí *Kluk/muž* a *2 dívky/ženy* nebyly využity.

Obrázek 11

Grafické znázornění nejbezpečnějších variant autostopu



Mé zkušenosti s autostopem jsou převážně

Na výběr měli z možností *Pozitivní* nebo *Negativní*. Všech 73 respondentů, kteří stopovali, měli převážně pozitivní zkušenosti.

Pokud jsi v předchozí otázce vybral/a "Negativní", popiš, o jakou zkušenost šlo (pokud jsi vybral/a "Pozitivně", otázku přeskoč)

Na tuhle otázku nikdo neodpověděl.

5.3 Odpovědi k sekci "Nestopuji"

Do této sekce postupovali ti, kteří v posledních třech letech autostop nevyužili (60 respondentů).

Z jakého důvodu jsi autostop v posledních třech letech nevyužil/a?

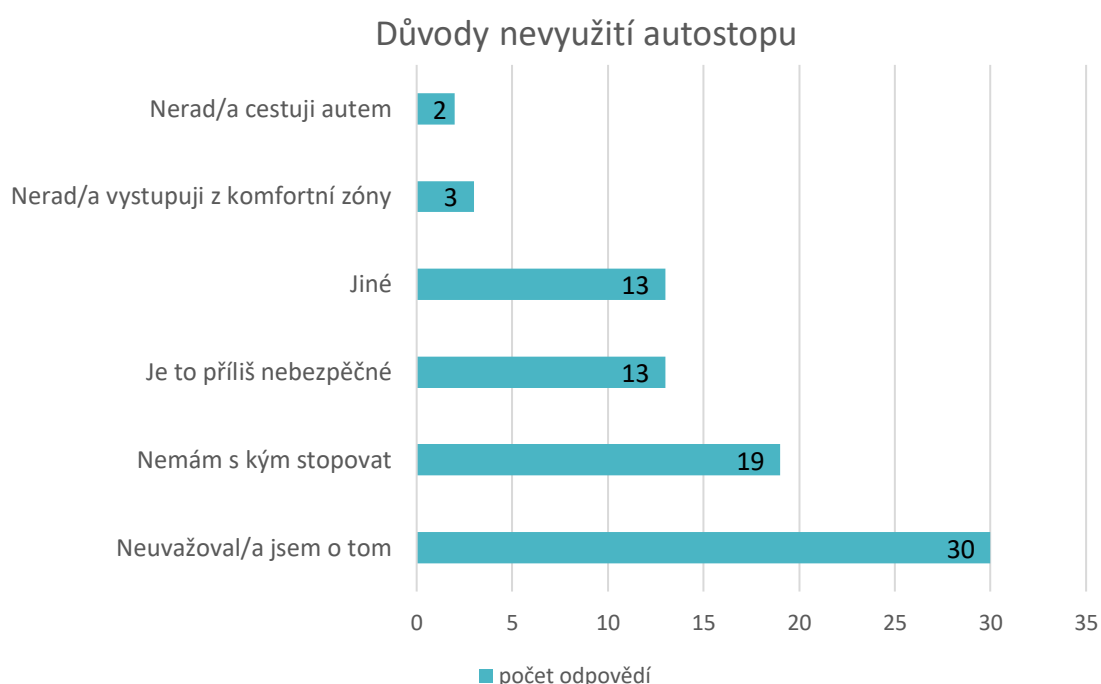
Respondenti mohli vybrat více možností. Z 60 dotázaných jich 30 vybralo možnost *Neuvažoval/a jsem o tom*, 19 vybralo možnost *Nemám s kým stopovat*, 13 vybralo *Je to příliš*

nebezpečné, možnost *Nerad/a vystupuji z komfortní zóny* (3 odpovědi), *Nerad/a cestuji autem* (2 odpovědi). Možnost *Jiné* byla vybrána 13x: *Mám vlastní auto* (4 odpovědi), *Nebyla potřeba/nepotřebuji to* (2 odpovědi), *Neměl/a jsem k tomu příležitost* (4 odpovědi), *Nechce se mi, mívám s sebou hodně vybavení* (1), *Bojím se* (1), *Čas, dřív jsem stopovala* (1).

Odpovědi jsou znázorněny také v grafu (Obrázek 12).

Obrázek 12

Grafické znázornění důvodů nevyužití autostopu jako formy dopravy



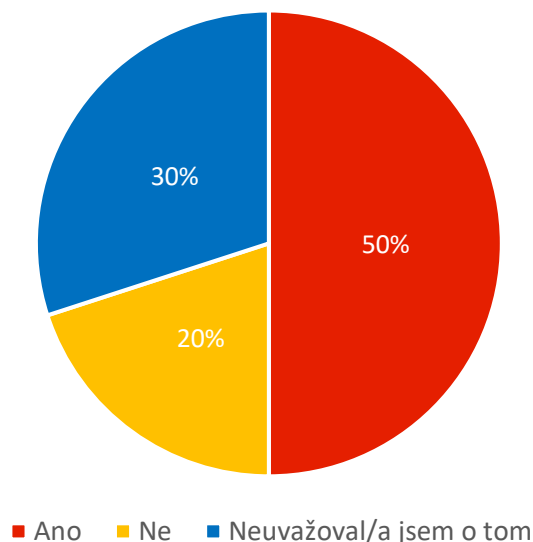
Plánuješ autostop v budoucnu vyzkoušet?

Z 60 respondentů, kteří v posledních třech letech nevyužili autostop jako způsob dopravy chce 30 z nich autostop v budoucnu vyzkoušet, tito pokračují v anketě do sekce *Plánuji autostop vyzkoušet*, 18 respondentů o této možnosti neuvažovalo a 12 respondentů autostop vyzkoušet nechce. Respondenti, kteří odpověděli *Ne* nebo *Neuvažoval/a jsem o tom* dotazník skončil. Odpovědi jsou znázorněny v grafu (Obrázek 13).

Obrázek 13

Grafické znázornění vyzkoušení autostopu v budoucnu

Vyzkoušení autostopu v budoucnu



5.4 Odpovědi k sekci "Plánuji autostop vyzkoušet"

Zde pokračovalo 30 respondentů, kteří odpověděli, že autostop chtějí vyzkoušet.

Kdy plánuješ autostop vyzkoušet?

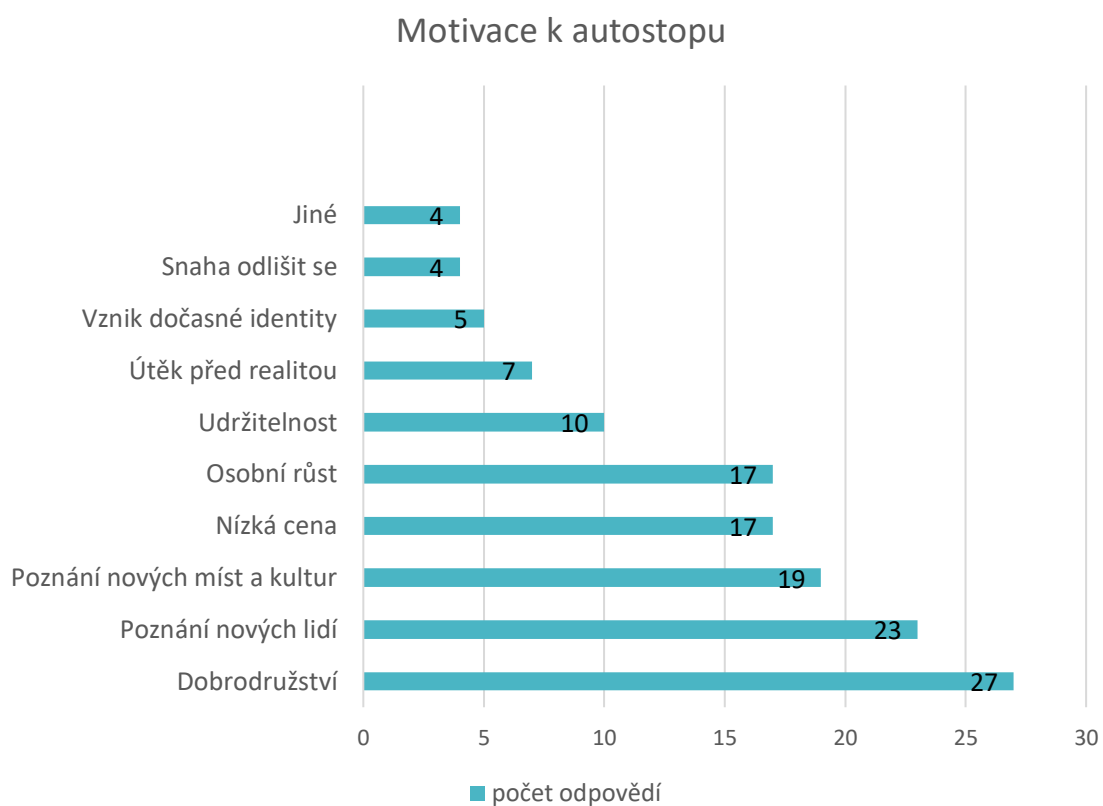
Z odpovědí je zřejmé, že 15 respondentů plánuje vyzkoušet autostop, jakmile se jim naskytne příležitost, v průběhu 3 let plánuje autostop vyzkoušet 6 respondentů, 3 letos, 3 o tom neuvažovali. Odpověď Jiné byla využita 3x: *O prázdninách jako součást výletu, Když půjdu nějaký delší hike, Až se budu potřebovat dostat k autu.*

Proč bys to chtěl/a zkusit?

Největší motivací, proč by respondenti chtěli vyzkoušet autostop bylo *Dobrodružství* (27 odpovědí), dále pak *Poznání nových lidí* (23 odpovědí), *Poznání nových míst a kultur* (19 odpovědí), *Osobní růst a Nízká cena* (u každého 17 odpovědí), *Udržitelnost* (10 odpovědí), *Útěk před realitou* (7 odpovědí), *Vznik dočasné identity* (5 odpovědí), *Snaha odlišit se* (4 odpovědi), možnost *Jiné* byla využita 4x: *Rád zkouším nové věci* (1), *Zásoby* (1), *Absence nebo nenávaznost dopravy* (1), *Osvědčený způsob dopravy* (1). V grafu (Obrázek 14) můžeme odpovědi přehledně

Obrázek 14

Motivace k autostopu



5.5 Otevřené otázky

Co pro tebe autostop znamená?

Otázka byla otevřená, ale i tak se odpovědi opakovaly. Někteří napsali výčet, někteří jen jednu věc. Nejčtenější odpovědi:

- Dobrodružství (27)
- Svobodu/volnost (15)
- Zážitky (11)
- Poznání nových lidí (11)
- Levný způsob cestování (10)
- Alternativní způsob cestování (8)
- Zábava/sranda (7)
- Léto/dovolená (6)
- Vystoupení z komfortní zóny (5)
- Možnost poznat svět (4)

Co tě autostop naučil, co ti dal?

Tahle otázka byla také otevřená, některé odpovědi se opakovaly. Nejčtenější odpovědi:

- Zážitky (8)
- Důvěru v lidi (7)
- Poznání nových lidí (7)
- Nebát se (6)
- Přátele (5)

Tato otevřená otázka přinesla i další zajímavá vyjádření respondentů. Níže uvádím příklady.

- *"Naučil mě být více pokorný, stále na tom pracuji"*
- *"Naučil mě věřit, že i zdánlivě nemožné, se dá uskutečnit"*
- *"Být bezprostřední, nebát se oslovit druhé lidi. Dal mi odvahu"*
- *"Schopnost sa za relatívne krátku dobu nadviazať častokrát plodnú konverzáciu "*
- *"I chlápek v luxusním range roveru vezme stopaře. Dal mi možnost poznat střed Skotska"*
- *"že lidi jsou skvělý není se čeho bát svezeš se různěma supr kárama výstup z komfortní zóny"*
- *"Důvěru v člověčenství a semotamo i nějaké ubytko zadax, takže díky němu se učím říkat přijímat"*
- *"Spontánne rozhodnutia, odhodlanie, zbytočne napláňovať, mysliet pozitívne (priťahovať pozitívne situácie, ľudí...)"*
- *"Dal mi větší sebedůvěru do zkoušení všech mých ztřeštěných nápadů . Že dokud něco nezkusím, nikdy nezjistím. Nebát se ptát, nebát se požádat o pomoc."*
- *"Důvěru sama v sebe, hromadu zážitků, nové kamarády, možnost poznat zajímavé lidi a naučit se něco o jejich kultuře a přemýšlení, pocit, že lidi jsou stále dobří a správní, pocit štěstí a svobody, je to okořenění mého života"*
- *"Neházet lidi do jednoho pytle podle země původu - když člověk potřebuje, ochotní lidi jsou všude - Nebát se a improvizovat za pochodu - Všechno nějak dopadne, takže tolik nehrotit ani negativní věci, ale vzít je tak jak jsou"*
- *"Vždy se najde nějaký dobrý člověk, který pomůže. I když to vypadá beznadějně, vždy nakonec někdo zastaví. Trpělivost. Umět se usmívat i když to tak úplně necítím. Italové jen vypadají jako přátelští... Němci jsou zlatí lidé... Dobrodružství začíná tam kde končí plán. Lidé jsou často nedůvěřiví vůči cizincům."*

5.6 Diskuse

V této kapitole budu srovnávat výsledky z ankety, zahrnující názory, postoje a zkušenosti studentů rekreologie ohledně autostopu s dosavadními poznatky z teoretické části práce.

Zaměřím se na odpovědi k výzkumným otázkám. Zohledním také další faktory, které mohou ovlivňovat názory a postoje studentů k autostopu.

Diskuse k výzkumné otázce *Jak často využívají studenti rekreologie autostop při cestování?*

Jak můžeme soudit podle výsledků, víc než polovina studentů, kteří anketu vyplnili, stále stopují a autostop je využívanou a oblíbenou formou dopravy, i když někteří autoři tvrdí, že autostop je vzácný a upadá (Garner, 2008, Chesters & Smith, 2001) mezi studenty rekreologie to neplatí. Navíc polovina studentů, kteří v posledních třech letech nestopovali, chtějí autostop vyzkoušet, 15 z nich ho chtějí vyzkoušet, jakmile se jim naskytne příležitost, to může být zapříčiněno inspirací od spolužáků nebo popularitou autostopu mezi studenty.

Odpovědi ukázaly, že studenti nejvíc podnikají několikadenní stopovací výlety, které mohou souviset s motivací dobrodružství a téměř vůbec nevyužívají autostop na cestách z/do školy nebo práce.

Diskuse k výzkumné otázce *Jaká je motivace studentů cestovat autostopem?*

Největší motivací pro studenty je dobrodružství, nízká cena a poznání nových lidí, což odpovídá tvrzení autorů Mahood (2008), Maoz (2007) a Schlebecker (1958). Nejmenší motivací byl pro studenty vznik dočasné identity, jak popisuje Maoz (2007) a útěk před realitou, jak napsali Cohen & Taylor (2003).

Prvotní impulzy, proč autostop vyzkoušeli, se v některých případech liší od jejich motivace. Nejvíc prvotních impulzů zapříčinily problémy s dopravou, zážitky/dobrodružství, přijetí výzvy/sázky a inspirace ostatními studenty rekreologie nebo kamarády. Můžeme říct, že do určité míry se studenti inspirují navzájem.

Studenti, kteří autostop dosud nevyzkoušeli jsou motivováni ho vyzkoušet hlavně kvůli dobrodružství, poznání nových míst a kultur, nízké ceny a osobního růstu. Motivace se lehce odlišuje od studentů, kteří již stopovali.

Diskuse k výzkumné otázce *Jak studenti vnímají bezpečnost cestování autostopem?*

Odpovědi studentů, kteří stopují, ukazují, že většina stopuje ve dvojici, což je nejefektivnější (Zhou, 2020) a zároveň bezpečnější varianta než stopovat sám, to Policie ČR (n.d.) výrazně nedoporučuje. I přes nebezpečnost a doporučení 16 studentů z ankety stopuje sama. Někteří z respondentů stopuje ve více než dvou lidech, což je méně efektivní, ale bezpečnější.

Všichni respondenti, kteří autostop vyzkoušeli, mají převážně pozitivní zkušenosti.

Rizika autostopu si uvědomuje většina studentů, kteří autostop využívají. Nejčastěji vnímaným rizikem je autonehoda zapříčiněna alkoholem, drogami nebo únavou, obtěžování a pohlavní zneužívání. Nejméně vnímaným rizikem je vydírání.

Vzhledem k tomu, že respondenti mají převážně pozitivní zkušenosti, nemusí si některá rizika uvědomovat.

Rizika všichni respondenti eliminují, pokud mají z řidiče špatný pocit, nenastoupí, stopováním ve dne a stopováním min ve dvojici, většina tak dodržuje doporučení Policie ČR (n.d.).

Někteří studenti, kteří autostop v posledních třech letech nevyzkoušeli, tak učinili z důvodů, že neměli osobu, se kterou by stopovali nebo to vnímali jako příliš nebezpečné.

Limity práce

Při shromažďování informací pro tuto práci jsem narazila na obtíže spojené s vyhledáváním přesných a relevantních zdrojů týkajících se autostopu. I když jsou dostupné některé informace o této tématice v odborných článcích, zdroji byly často neformální weby. Z toho důvodu jsem využívala informace z jiných stylů low cost cestování. Nicméně jsem se snažila využít dostupné zdroje a data pro získání co nejkomplexnějších informací týkajících se této tematiky. Bylo by užitečné udělat víc výzkumů zaměřených na motivaci k autostopu a jeho rizika.

Výrazným limitem práce vnímám, že se ankety mohli zúčastnit převážně studenti, které téma práce zaujalo a mají k němu kladný vztah nebo zkušenosti. Jako další limit vnímám, že se zpráva s žádostí o vyplnění ankety nemusela dostat ke všem současným studentům. Výzkumu se účastnili zejména studenti prezenčního bakalářského programu, nejvíc respondentů je v rozmezí 20-26 let. Výzkumný soubor je tvořen nadpoloviční většinou, ne všemi studenty.

Odpovědi mohou být ovlivněny pandemií Covidu-19, kdy byly možnosti pohybu a cestování omezené, někteří řidiči se mohli bát zastavovat stopařům a motivace cestovat byla nízká.

Velké množství studentů může využívat městskou hromadnou dopravu, jezdit na kole, chodit pěšky do školy/práce, proto nemusí být autostop v takovém případě využíván.

Postoj studentů může být ovlivněn různými faktory, jako jsou zkušenosti s autostopem, vnímání rizik spojených s touto aktivitou, osobnostní rysy a vlivy okolí. Například studenti, kteří mají pozitivní zkušenosti s autostopem, se mohou k této formě dopravy stavět pozitivněji než studenti, kteří s autostopem nemají zkušenosti.

Vzhledem k tomu, že každý student je jedinečný a má své vlastní postoje a zkušenosti, nelze přesně předvídat, jaký bude jeho postoj k autostopu. Nicméně, prostřednictvím výzkumu jsem získala užitečné informace o postojích a názorech alespoň některých studentů rekreologie.

6 ZÁVĚRY

Studenti nejčastěji využívají autostop při vícedenních stopovacích výletech. Naopak nejméně využívaný autostop jako způsob dopravy je na cestách z/do školy nebo práce, z toho můžeme usuzovat, že autostop nevyužívají aktivně denně, jen pár dní v roce.

Motivace studentů, kteří autostop v posledních třech letech vyzkoušeli jsou hlavně dobrodružství, nízká cena a poznání nových lidí. Mezi nejčastější prvotní impulzy, proč autostop vyzkoušeli jsou problémy s dopravou, touha za dobrodružství, novými zážitky a přijetí výzvy/sázky.

Můžeme říct, že víc než polovina studentů rekreologie, kteří se zúčastnili ankety, v posledních třech letech zkusili autostop. Všichni respondenti mají většinovou pozitivní zkušenosti s autostopem.

Studenti stopují převážně ve dvojích, méně častěji sami a ve více než dvou lidech jen málo. Jako nejefektivnější a zároveň nejbezpečnější variantu pro stopování vnímají stopování ve smíšené dvojici. Mezi destinacemi je oblíbenější zahraničí, ale velké množství studentů cestu jak v Česku, tak i v zahraničí.

Aktuální postoj studentů k autostopu v posledních třech letech, jehož zjištění bylo hlavním cílem práce, může být po výzkumu popsán jako pozitivní, vnímají ho jako příležitost pro dobrodružství, setkání se s novými lidmi a snížení nákladů na cestování. Jiní studenti se naopak mohou k autostopu stavět negativně a vnímat ho jako nebezpečnou aktivitu.

7 SOUHRN

Východiskem pro cíl práce byla oblíbenost autostopu mezi některými studenty rekreologie a zájem zjistit víc informací o postojích ostatních studentů k autostopu a rizicích spojených s touto formou dopravy. Tento nedostatek informací o využívání autostopu jako formy dopravy vedl k potřebě provedení výzkumu, který by podal podrobnější informace o této problematice. Práce objasňuje, jak je autostop oblíbený mezi studenty rekreologie, jaké jsou jejich motivace a jak vnímají rizika.

V teoretické části práce jsou prezentovány základní pojmy a historie autostopu, současný stav a problematika spojená s touto formou dopravy. V metodologické části jsou popsány použité metody výzkumu, který byl proveden mezi studenty rekreologie.

Za nejvýznamnější zjištění lze označit, že studenti mají vůči autostopu různé postoje, které jsou ale ve většině pozitivní a vnímají ho jako příležitost k dobrodružství a setkání s novými lidmi. Současně jsou si ale vědomi možných rizik spojených s touto formou dopravy, zejména v oblasti bezpečnosti.

V diskusi jsou tyto výsledky interpretovány a porovnány s teoretickou částí práce.

Výsledky této práce mohou být užitečné pro širokou veřejnost, zejména pro studenty, kteří zvažují využití autostopu jako formy dopravy. Práce také přináší poznatky o rizicích spojených s autostopem.

V závěru jsou shrnuty hlavní poznatky a doporučení pro budoucí výzkum v oblasti autostopu jako formy dopravy. Celkově tato bakalářská práce přináší ucelený pohled na postoj studentů rekreologie k autostopu a rizika spojená s touto formou dopravy, a přispívá tak k lepšímu porozumění této dopravní alternativy.

8 SUMMARY

The starting point for the goal of this thesis was the popularity of hitchhiking among some Recreation and Leisure Studies students and the interest in finding out more about other students' attitudes to hitchhiking and the risks associated with this form of transportation. This lack of information on the use of the car trail as a form of transport has led to the need for research to be carried out to provide more detailed information on the issue. The work explains how popular hitchhiking is among Recreation and Leisure Studies students, what their motivations are, and how they perceive risks.

The theoretical part of the work presents the concepts and history of hitchhiking, the current state, and the issues associated with this form of transport. The methodological part describes the methods used for the research, which I did among the students of Recreation and Leisure Studies

The most significant finding is that students have different attitudes towards hitchhiking, but these are mostly positive, and they perceive it as an opportunity to adventure and meet new people. But they are also aware of the potential risks associated with this form of transport, particularly in safety.

In the discussion, these results are interpreted and compared with the theoretical part of the thesis.

The results of this work may be useful for the public, especially students considering using the car trail as a form of transport. The work also provides insights into the risks associated with auto-hitching.

The conclusion summarizes the main findings and recommendations for future research in the area of hitchhiking as a form of transport. Overall, this Bachelor thesis provides a comprehensive view of the attitude of recreation students towards hitchhiking and the risks associated with this form of transport, thus contributing to a better understanding of this transport alternative.

9 REFERENČNÍ SEZNAM

- Akademický slovník současné češtiny. (2023). Praha: Ústav pro jazyk český AV ČR. Retrieved 3. 3. 2023 from the World Wide Web: <https://slovníkcestiny.cz/heslo/autostop/0/4942>
- Benson, P. L., Karabenick, S. A., & Lerner, R. M. (1976). Pretty pleases: The effects of physical attractiveness, race, and sex on receiving help. *Journal of Experimental Social Psychology*, 12(5), 409-415.
- Berdychovsky, L., Gibson, H., & Poria, Y. (2013). Women's sexual behavior in tourism: Loosening the bridle. *Annals of Tourism Research*, 42, 65-85.
- Berdychovsky, L., Poria, Y., & Uriely, N. (2013). Sexual behavior in women's tourist experiences: Motivations, behaviors, and meanings. *Tourism Management*, 35, 144-155.
- Cunningham, M. R. (1979). Weather, mood, and helping behavior: Quasi experiments with the sunshine samaritan. *Journal of personality and social psychology*, 37(11), 1947.
- Cohen, S. A. (2011). Lifestyle travellers: Backpacking as a way of life. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1535-1555.
- Cohen, S., & Taylor, L. (2003). *Escape attempts: The theory and practice of resistance in everyday life*. Routledge.
- Denissen, J. J., Butalid, L., Penke, L., & Van Aken, M. A. (2008). The effects of weather on daily mood: a multilevel approach. *Emotion*, 8(5), 662.
- Forstorp, P. A. (2006). Quantifying automobility: speed, 'Zero Tolerance' and democracy. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 93-112.
- Gao, X., Cohen, S., & Hanna, P. (2020). Hitchhiking travel in China: Gender, agency and vulnerability. *Annals of Tourism Research*, 84, 103002.
- Garner, A. (2008, May). Risk and reward: the (lost?) art of hitchhiking. *In 2nd International Colloquium on*.
- Chesters, G., & Smith, D. (2001). The neglected art of hitch-hiking: Risk, trust and sustainability. *Sociological Research Online*, 6(3), 63-71.
- Guéguen, N., & Fischer-Lokou, J. (2004). Hitchhikers' smiles and receipt of help. *Psychological reports*, 94(3), 756-760.
- Guéguen, N., & Stefan, J. (2013). Hitchhiking and the 'sunshine driver': Further effects of weather conditions on helping behavior. *Psychological reports*, 113(3), 994-1000.
- Harrell, W. A. (1978). Physical attractiveness, self-disclosure, and helping behavior. *The Journal of Social Psychology*, 104(1), 15-17.
- Hitchwiki. (2021). Hitchhiker's safety. Retrieved 1. 4. 2023 from the World Wide Web: https://hitchwiki.org/en/Hitchhiker%27s_safety

- Hitchwiki. (2016). Hitchhiking. Retrieved 1. 4. 2023 from the World Wide Web: <https://hitchwiki.org/en/Hitchhiking>
- How to Hitchhike (n.d.). Staying safe on the road. Retrieved 1. 4. 2023 from the World Wide Web: <https://howtohitthike.com/book/102-staying-safe-on-the-road>
- Inglehart, R. (2018). *Culture shift in advanced industrial society*. Princeton University Press.
- Jordan, F., & Gibson, H. (2005). "We're not stupid... But we'll not stay home either": Experiences of solo women travelers. *Tourism Review International*, 9(2), 195-211.
- Kameníková, J. (2009) Policie České republiky - KPŘ Jihočeského kraje. *Nebezpečný autostop*. Retrieved 10. 2. 2023 from the World Wide Web <https://www.policie.cz/clanek/nebezpecny-autostop.aspx>
- Keller, M. C., Fredrickson, B. L., Ybarra, O., Côté, S., Johnson, K., Mikels, J., ... & Wager, T. (2005). A warm heart and a clear head: The contingent effects of weather on mood and cognition. *Psychological science*, 16(9), 724-731.
- Lau, S. (1982). The effect of smiling on person perception. *Journal of Social Psychology*, 117, 63-67.
- Latimer, J., & Munro, R. (2006). Driving the social. *The Sociological Review*, 54(1_suppl), 32-53.
- Mahood, L. (2016). Thumb wars: Hitchhiking, Canadian youth rituals and risk in the twentieth century. *Journal of Social History*, 49(3), 647-670.
- Maoz, D. (2007). Backpackers' motivations the role of culture and nationality. *Annals of tourism research*, 34(1), 122-140.
- Mehmetoglu, M. (2003). The solitary traveller: why do people travel on their own?.
- Mims, P. R., Hartnett, J. J., & Nay, W. R. (1975). Interpersonal attraction and help volunteering as a function of physical attractiveness. *The Journal of Psychology*, 89(1), 125-131.
- Miller, A. (1973). On the road: Hitchhiking on the highway. *Society*, 10(5), 14-21.
- Morgan, C. J., Lockard, J. S., Fahrenbruch, C. E., & Smith, J. L. (1975). Hitchhiking: Social signals at a distance. *Bulletin of the Psychonomic Society*, 5, 459-461.
- Mukerji, C. (1978). Bullshitting: Road lore among hitchhikers. *Social Problems*, 25(3), 241-252.
- Otta, E., Lira, B. B. P., Delevati, N. M., Cesar, O. P., & Pires, C. S. G. (1994). The effect of smiling and of head tilting on person perception. *The Journal of psychology*, 128(3), 323-331.
- Pearce, P. L. (1990). *The backpacker phenomenon: Preliminary answers to basic questions*. Department of Tourism, James Cook University of North Queensland.
- Policie České republiky (n.d.). Policie České republiky – KŘP Jihočeského kraje. *Autostop láká*. Retrieved 10. 2. 2023 from the World Wide Web: <https://www.policie.cz/clanek/autostop-laka.aspx>

- Purkis, J. (2022). The myth of the great decline: Hitchhiking and the increasing levels of trust in the world. In *Driving with strangers* (pp. 174-195). Manchester University Press.
- Rinvolutri, M. (1974). *Hitch-hiking*. Retrieved 2. 2. 2023 from the World Wide Web: <http://bernd.wechner.info/Hitchhiking/Mario/>
- Schlebecker, J. T. (1958). An Informal history of hitchhiking. *The Historian*, 20(3), 305-327.
- Schmauks, D. (2003). Nonverbal interaction between hitchhikers and drivers.
- Reis, H. T., Wilson, I. M., Monestere, C., Bernstein, S., Clark, K., Seidl, E., ... & Radoane, K. (1990). *What is smiling is beautiful and good*. *European Journal of Social Psychology*, 20(3), 259-267.
- Richards, G., & Wilson, J. (Eds.). (2004). *The global nomad: Backpacker travel in theory and practice* (Vol. 3). Channel View Publications.
- Wiweka, K., Wachyuni, S. S., Simawang, S. P., Adnyana, P., & Wihartaty, E. (2019). Current issues of backpacking tourism development: profile and characteristics of “sharecost” and “opentrip” tourist. *Journal of Education, Society and Behavioural Science*, 30(2), 1-12.
- Włodarczyk, B., & Cudny, W. (2022). Individual Low-Cost Travel as a Route to Tourism Sustainability. *Sustainability*, 14(17), 10514.
- Yang, E. C. L., Khoo-Lattimore, C., & Arcodia, C. (2018). Power and empowerment: How Asian solo female travellers perceive and negotiate risks. *Tourism Management*, 68, 32-45.
- Zhou, L. (2020). Hitchhiking tourism and social trust: exploring Chinese experiences through travel blogs. *Annals of Tourism Research*, 81(C).
- Zuev, D. (2008). The practice of free-traveling: Young people coping with access in post-soviet russia. *Young*, 16(1), 5-26. Retrieved 14. 3. 2023 from SAGE Journals database on the World Wide Web: <http://you.sagepub.com/content/16/1/5.full.pdf+html>

10 PŘÍLOHY

10.1 Anketní otázky

1) Jsem

- Muž
- Žena
- Jiné

2) Kolik ti je let?

- doplň

3) Rekreologii studuji v

- Prezenční formě
- Kombinované formě

4) Momentálně studuji Rekreologii v

- Bakalářském programu studia
- Magisterském programu studia
- Doktorském programu studia

5) Využil/a jsi v posledních třech letech autostop jako způsob dopravy?

- Ano
- Ne

SEKCE STOPUJI

6) Co bylo prvotním impulzem k tomu, abys autostop využil/a

- Doplň

7) Jaká je tvá motivace k autostopu?

- Nízká cena
- Udržitelnost

- Dobrodružství
- Poznání nových lidí
- Vznik nové identity
- Snaha odlišit se
- Útěk před realitou
- Poznání nových míst a kultur
- Osobní růst
- Jiné

8) Většinou stopuji:

- Sám/sama
- Ve dvou
- Více než dva/ě

9) Jakou variantu stopaře/ů vnímáš pro stopování jako nejefektivnější?

- Dívka/žena
- Kluk/muž
- Dvě dívky/ženy
- Dva kluci/muži
- Smíšená dvojice
- Vícečlenná skupina dívek/žen
- Vícečlenná skupina kluků/mužů
- Vícečlenná skupina smíšená
- Nedokážu posoudit

10) Autostop využívám

- V Česku
- V zahraničí

11) Jak často využíváš autostop jako způsob dopravy?

	Často (min jednou za měsíc)	Několikrát do roka	Výjimečně (min jednou za rok)	Neplánuji to předem	Vůbec
Z/do školy nebo práce					
Přiblížení na trase					
Stopovací výlet (jednodenní)					
Stopovací výlet (vícedenní)					

12) Jsi si vědom/a rizik, která u autostopu hrozí?

- Ano
- Ne

SEKCE JSEM SI VĚDOM/A RIZIK

13) Jaká rizika u autostopu vnímáš? (můžeš vybrat více možností)

- Obtěžování
- Únos
- Nejistota
- Vydírání
- Pohlavní zneužívání
- Ublížení na zdraví
- Autonehoda (zapříčiněná alkoholem, drogami, únavou,..)
- Krádež (zavazadla, dokladů, peněz,..)
- Žádná
- Jiná

14) Jakým způsobem tato rizika snižuješ? (můžeš vybrat více možností)

- Stopuji min ve dvojici
- Neprovokuji oděvem
- Nesdělují o sobě podrobnosti
- Nemluví o sexuálních tématech
- Fotím se s řidiči, než do auta nastoupím, fotku sdílím na soc. sítích nebo ji někomu pošlu
- Číslo SPZ vozidel, do kterých nastupuji, posílám zprávou známým nebo rodině
- Pokud nám z řidiče špatný pocit, nenastoupím
- Stopuji ve dne
- Nastupuji i vystupuji na místech, kde jsou další lidi (benzínky, odpočívadla, rušnější místa,...)
- Nesnažím se snížit rizika
- Jiná

SEKCE BEZPEČNOST

15) Jakou variantu vnímáš jako nejbezpečnější?

- Dívka/žena
- Kluk/muž
- Dvě dívky/ženy
- Dva kluci/muži
- Smíšená dvojice
- Vícečlenná skupina dívek/žen
- Vícečlenná skupina kluků/mužů
- Vícečlenná skupina smíšená
- Nedokážu posoudit

16) Mé zkušenosti s autostopem jsou převážně

- Pozitivní
- Negativní

17) Pokud jsi v předchozí otázce vybral/a "Negativní", popiš, o jakou zkušenost šlo (pokud jsi vybral/a "Pozitivně", otázku přeskoč)

- Otevřená odpověď

18) Co pro tebe autostop znamená?

- Otevřená odpověď

19) Co tě autostop naučil, co ti dal?

- Otevřená odpověď

SEKCE NESTOPUJI

Z jakého důvodu jsi autostop v posledních 3 letech nevyužil/a? (můžeš vybrat více možností)

- Je to příliš nebezpečné
- Nemám s kým stopovat
- Nerad/a vystupuji z komfortní zóny
- Neuvažoval/a jsem o tom
- Nerad/a cestuji autem

20) Plánuješ autostop v budoucnu vyzkoušet?

- Ano
- Ne
- Neuvažoval/a jsem o tom

SEKCE PLÁNUJI AUTOSTOP VYZKOUŠET

21) Kdy plánuješ autostop vyzkoušet?

- Letos
- Jakmile se naskytne příležitost
- Neuvažoval/a jsem nad tím
- V průběhu tří let

22) Proč bys to chtěl/a zkusit? (můžeš vybrat více možností)

- Nízká cena
- Udržitelnost
- Dobrodružství
- Poznání nových lidí

- Vznik nové identity
- Snaha odlišit se
- Útěk před realitou
- Poznání nových míst a kultur
- Osobní růst
- Jiné