Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Bakalářská práce

2020 Vendula Lipková

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Katedra sociologie

Každodenní mobilita a trávení pracovního a volného času obyvatel Velkých Losin

Bakalářská práce

Autor: Vendula Lipková
Studijní program: B6703 Sociologie
Studijní obor: Sociologie obecná a empirická
Forma studia: prezenční

Vedoucí práce: PhDr. Mgr. Josef Bernard, Ph.D.

Hradec Králové, 2020

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta

Zadání bakalářské práce

Autor: **Vendula Lipková**

Studium: F17BP0146

Studijní program: B6703 Sociologie

Studijní obor: Sociologie obecná a empirická

Název bakalářské práce: **Každodenní mobilita a trávení pracovního a volného času obyvatel Velkých Losin**

Název bakalářské práce AJ: Daily mobility and spending of working and leisure time of inhabitants in Velké Losiny

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zaměřuje na každodenní mobilitu a trávení pracovního a volného času obyvatel v lázeňské obci Velké Losiny. Cílem je zjistit, jestli existuje nějaký rozdíl mezi pracujícími muži a ženami, za jakým účelem cesty absolvují, jaké k tomu využívají dopravní prostředky, vzdálenost a jak tráví svůj volný čas. Na sesbírání dat jsem zvolila metodu formou rozhovorů. Během rozhovoru každý respondent zakreslí svůj jeden den do připravené mapy, kde se daný den pohyboval.

Guest, G., A. Bunce, and L. Johnson. 2006. ?How Many Interviews Are Enough?: An Experiment with Data Saturation and Variability.? Field Methods 18:59-82.

Spradley, James P. 1979. ?Interviewing Informant.? Pp. 55-68. in Spradley, James P. The Ethnographic Interview. New York: Holt, Rinehart, and Winston.

Šubrt, J. 2003. Čas a společnost. Praha: ISV.

Kubátová, H. 2010. Sociologie životního způsobu. Praha: Grada Publishing, a.s.

Veselá, J. 1998. Sociologie obcí a regionů. Pardubice: FES UP

Veselá, J. 1999. Základy sociologie volného času. Pardubice: Univerzita Pardubice, Ekonomicko-správní fakulta.

Wilson J. 1980. Sociology of Leisure. Annual Review of Sociology.

Ira, V. 2006. Každodenné aktivity človeka z pohľadu geografie času. Acta Geographica Universitatis Comenianae.

Novák J., Ouředníček M. 2011. Dojížďka do zaměstnání. Pp. 55?65. Atlas sociálně prostorové diferenciace České republiky. Praha: Karolinum

Garantující pracoviště: Katedra sociologie, Filozofická fakulta

Vedoucí práce: PhDr. Mgr. Josef Bernard, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 29.11.2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala (pod vedením vedoucího bakalářské práce) samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 30.6.2020

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala PhDr. Mgr. Josefovi Bernardovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, věcné připomínky, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracovávání bakalářské práce věnoval.

Anotace

LIPKOVÁ, Vendula. *Každodenní mobilita a trávení pracovního a volného času obyvatel Velkých Losin.* Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 2020, s. 51. Bakalářská práce.

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zjistit, jaké existují genderové rozdíly v každodenním životě ve Velkých Losinách. Práce se zaměřuje na každodenní mobilitu a volný čas, zjišťuje, jaké cesty obyvatelé absolvují, za jakým účelem a jaké k tomu využívají dopravní prostředky. Využitá data byla sesbíraná pomocí poněkud nestandardní metody, která spočívá v zakreslování absolvovaných cest, v rámci jednoho respondentova týdne, do mapy. Tato metoda byla následně doplněna polostrukturovanými rozhovory. Z dosažených výsledků bylo zjištěno, že obyvatelé obce vnímají každodenní dojížďku, nejen do zaměstnání, jako součást jejich života na venkově. Z výsledků dále vyplynulo, že genderové role jsou v obci poměrně tradičně rozděleny.

Klíčová slova: každodenní mobilita, gender, dojížďka do zaměstnání, volný čas, Velké Losiny

Anotation

LIPKOVÁ, *Vendula. Everyday mobility and spending of work and leisure time of the inhabitants of Velké Losiny*. Hradec Králové: Philosophical Faculty, University of Hradec Králové, 2020, 51 pp. Bachelor Thesis.

The aim of the bachelor's thesis was to find out what gender differences exist in everyday life in Velké Losiny. The thesis focuses on everyday mobility and leisure, finds out what journeys the inhabitants take, for what purpose and what means of transport they use. The data used were collected using a non-standard method, which consists in marking respondents journeys, during one working week, on a map. This method was subsequently supplemented by semi-structured interviews.From the obtained results it was found that the inhabitants of the village perceive daily commuting, not only to work, as a part of their life in the countryside. The results also showed that gender roles in the village are relatively traditionally divided.

Keywords: everyday mobility, gender, commuting to work, leisure time, Velké Losiny

Obsah

Seznam zkratek ... 9
1 Úvod ... 10
2 Teoretická východiska ... 12
2.1 Každodenní mobilita ... 12
2.1.1 Každodenní mobilita na venkově ... 13
2.1.2 Metody zkoumání každodenní mobility ... 16
2.2 Geografie času ... 18
2.3 Genderové rozdíly ... 20
2.3.1 Každodenní prostorová mobilita ... 20
2.3.2 Trh práce ... 22
2.3.3 Volný čas ... 23
3 Zkoumaná oblast - obec Velké Losiny ... 24
3.1 Vyjížďka do zaměstnání z Velkých Losiny ... 24
3.2 Předpokládané genderové rozdíly v každodenní mobilitě v obci ... 26
4 Metodologie práce ... 28
4.1 Výběr vzorku a sběr dat ... 28
4.2 Analýza dat ... 29
4.3 Operační definice pojmů ... 30
5 Výsledky ... 32
5.1 Charakteristika respondentů ... 32
5.2 Genderové rozdíly v každodenní mobilitě obyvatel VL ... 33
5.2.1 Absolvované cesty v jednom týdnu ... 33
5.2.2 Vnímání dojížďky do zaměstnání ... 34
5.2.3 Typický den ženy a muže ... 35
5.3 Genderově ovlivněné vnímání a volba dopravního prostředku ... 40
5.4 Genderové rozdíly ve způsobu trávení volného času ... 43
6 Diskuze ... 45
7 Závěr ... 48
8 Použitá literatura ... 50
9 Přílohy ... 52

Seznam zkratek

GPS = Global Positioning System

ČSÚ = Český statistický úřad

SLDB = Sčítání lidu, domů a bytů

VO = výzkumná otázka

1 Úvod

Práce se zabývá genderovými rozdíly v rámci každodenní mobility v obci Velké Losiny. Zkoumá, jaké rozdíly existují mezi muži a ženami v každodenní mobilitě a ve způsobu trávení volného času. K výběru tématu mě motivovala aktuálnost genderové problematiky. Velmi často se genderové rozdíly řeší z pohledu pracovních příležitostí nebo mužských a ženských rolí v domácnosti a z pohledu péče o děti. Pokud už se některá studie zaměřuje na každodenní mobilitu, často se jedná o mobilitu ve městech. Venkovu se tyto studie věnují méně. Pro tuto práci proto byla, jako zkoumaná oblast, zvolena obec Velké Losiny.

V předkládané práci jsou řešené otázky, jaké cesty respondenti absolvují během běžného pracovního týdne, za jakým účelem tyto cesty absolvují a jaké k tomu využívají dopravní prostředky. Sekundárním cílem práce je zjistit genderové rozdíly ve způsobu trávení volného času. Pro práci jsem si stanovila následující tři výzkumné otázky, které zodpoví empirická část:

1. Jak muži a ženy hodnotí náročnost každodenní mobility? Jak podoba mobility souvisí s jejich každodenními aktivitami?
2. Jak muži a ženy vnímají jednotlivé druhy dopravních prostředků? Jaké motivy je vedou k výběru dopravního prostředku, které využívají nejčastěji?
3. Jakým způsobem tráví obyvatelé Velkých Losin svůj volný čas podle pohlaví?

Pro sběr dat byla zvolena kvalitativní metoda v podobě polostrukturovaných rozhovorů. Navíc měl každý respondent za úkol zakreslit svůj běžný pracovní týden do předem připravené mapy.

Práce se dělí na teoretickou a praktickou část. Každá z částí se dělí na několik kapitol a podkapitol. První kapitola představuje základní koncepty a vytváří teoretický rámec tématu. Druhá kapitola charakterizuje zkoumanou oblast a uvádí předpokládané genderové rozdíly v obci. Následuje kapitola věnovaná metodice práce. Praktická část obsahuje zpracovaná data z kvalitativního šetření a propojuje

je s informacemi, uvedenými v teoretické části. V samotném závěru jsou prezentovány výsledky šetření.

2 Teoretická východiska

První kapitola má za cíl vytvořit teoretický rámec, na základě kterého bude provedena analýza v druhé části bakalářské práce. Tedy je zapotřebí definovat a strukturovat koncepty mobility a geografie času, osvětlit genderové rozdíly v každodenní mobilitě, na trhu práce a ve volném čase a charakterizovat zkoumanou obec.

2.1 Každodenní mobilita

Podle Cresswella (2010) je mobilita souhrn všech pohybů od částí lidského těla až po planetu. Pokud se ale zaměříme pouze na pohyb osob, Cresswell tvrdí, že se mobilita skládá ze tří aspektů, a to pohyb jako takový, za jakým účelem byl daný pohyb proveden a tzv. praxe *(practice)*, což znamená, jakým způsobem byl pohyb proveden. Abychom pochopili lidskou mobilitu, je dobré se zaměřit na všechny tři aspekty, protože pokud bychom sledovali pouze pohyb jako takový, nic bychom se nedozvěděli o tom, za jakým účelem byl pohyb vykonán a jakým způsobem byl učiněn (Cresswell 2010). Na tyto tři aspekty bude zaměřena empirická část bakalářské práce.

Hanson (2009) nabízí poněkud užší pohled na mobilitu a dělí ji na sociální a fyzickou. Sociální mobilitu definuje jako změnu sociálního postavení. Fyzická aktivita je pohyb osob, myšlenek a zboží v prostoru. Tato bakalářská práce se zaměřuje na fyzickou mobilitu, konkrétně na pohyb osob. Co se týká každodennosti, je fyzická mobilita, ze sociologického hlediska, chápána, jako soubor denních aktivit, které jsou prováděny pravidelně, jsou uspořádány v čase i prostoru a mají určitá morální pravidla (Novák, Temelová 2012). Z toho vyplývá, že každodenní mobilita je pohyb fyzických osob za účelem splnění nějaké pravidelné, opakující se aktivity.

Každodenní mobilitu tvoří převážně aktivity, které jsou spojené se zaměstnáním (dojížďka do práce, čas strávený v práci) a rodinou (domácnost, nákup potravin, péče o děti) (Novák, Temelová 2012).

Český statistický úřad (dále jen ČSÚ) (2004) vymezil několik forem pohybů osob, dle kterých můžeme mobilitu členit podle návratnosti, pravidelnosti a délky trvání.

Forma návratnosti znázorňuje pohyby relativně vratné a nevratné. Relativně nevratné pohyby souvisí se změnou trvalého bydliště, např. odstěhování se za prací do jiného města, regionu, země. Naopak relativně vratné pohyby jsou takové pohyby, při kterých se jedinec neustále vrací na jedno místo (domov).

Forma pravidelnosti spočívá v pohybech, které jsou pravidelné nebo nepravidelné. Pravidelné pohyby jsou denně, týdně nebo měsíčně se opakující pohyby. Může to být například každodenní dojížďka do zaměstnání, týdenní/měsíční dojížďka do zaměstnání s přechodným bydlištěm a podobně. Nepravidelné pohyby reprezentují například dojížďku k lékaři, za kulturou, službami.

Poslední forma, forma délky trvání, rozděluje pohyby dle toho, jestli jsou časté nebo méně časté. Častým pohybem může být již několikrát zmíněná dojížďka do zaměstnání a méně časté jsou například rekreační pohyby. V této bakalářské práci bude věnována pozornost relativně vratným, každodenním, pravidelně se opakujícím pohybům.

2.1.1 Každodenní mobilita na venkově

Dá se předpokládat, že se každodenní mobilita obyvatel města (ať už velkého či menšího) a obyvatel, žijících na venkově, bude značně lišit. Obyvatelé měst a venkova však mají něco společného. Mezi jejich nejčastější denní aktivity patří práce, vzdělávání, nákupy, využití služeb a doprava (Temelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011).

Na venkově jsou často velmi omezené možnosti, z čehož vyplývá, že každodenní mobilita bude na venkově komplikovanější a časově náročnější, oproti městu s bohatou dopravní infrastrukturou. Venkovští obyvatelé se potýkají, ve svém každodenním životě, se třemi hlavními omezeními: nabídka práce, místní nabídka služeb a veřejná doprava (Tmelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011).

Na venkově je zpravidla omezená nabídka práce, která může být navíc hodnocena nižší mzdou nebo platem. Proto lidé často dojíždějí za prací do nejbližších větších měst. Při hledání zaměstnání je důležitá výše mzdy, která souvisí s náklady, spojenými s cestou do zaměstnání. I přesto, že existuje předpoklad vyšší mzdy ve větším městě, se nemusí dojíždění vždy vyplatit. Dojíždění za prací do většího města je totiž spojeno s vyššími náklady na dopravu.

Další oblastí, která přináší určitá omezení, jsou místní služby a jejich malá nabídka. Obchody na venkově jsou, ale často se v nich dají najít pouze nejzákladnější potraviny. Zároveň jsou ceny sortimentu vysoké a otevírací doba obchodů je krátká. Proto jezdí lidé, kteří si to mohou dovolit (jsou dostatečně mobilní), na pravidelné týdenní nákupy do supermarketů větších měst. V supermarketech jsou nižší ceny, pestrý sortiment a delší otevírací doba.

Venkovští obyvatelé se také musejí vypořádat s omezeními ve veřejné dopravě. Spoje na sebe často nenavazují, je tedy nutné časté čekání na zpáteční cestě domů, například, vrací-li se člověk od lékaře, z úřadu, z práce a podobně.

Podobná studie, zabývající se venkovskou tématikou, byla například studie „Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách," z roku 2011, která se zabývala periferními oblastmi Blatno, Tis u Blatna a Velenčín. Tato studie řešila každodenní mobilitu pracujících, důchodců, studentů a školáků. Pro tuto práci jsou stěžejní především pracující obyvatelé, proto zbylým kategoriím nebude věnována pozornost. Podle výsledků studie je, v těchto periferních oblastech, běžný den pracujících velmi stereotypní a všední dny probíhají velmi podobně. Po příchodu z práce tráví lidé zbytek dne většinou doma. Malé nákupy praktikují lidé každý den, po cestě z práce, a to v místě zaměstnání. Na velký nákup jezdí většinou o víkendu. K týdenním nákupům využívají především automobil. Osobní automobil využívají obecně mnohem více i pro přepravu do práce a z práce. Pokud obyvatelé nemají po cestě do práce žádné přestupy, využívají i autobusy a vlaky. Volný čas o víkendech tráví taktéž doma – pečují o domácnost, zahradu a dům, muži obvykle navštěvují stravovací zařízení nebo venkovské hospody. Rutinní život, čas od času, narušují venkovské

akce, ať už to jsou plesy nebo jiné komunitní události, např. pálení čarodějnic (Tmelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011).

Předpokládá se, že ve Velkých Losinách (zkoumaná oblast této bakalářské práce) bude každodenní mobilita a trávení volného času pracujících obyvatel velmi podobné. Bakalářská práce se bude předpokladům pro zkoumanou oblast zabývat později a detailněji.

Jiná studie z roku 2016 (Living and Dealing with Limited Opportunities: Social Disadvantage and Coping Strategies in Rural Peripheries), která zkoumala venkovské periferní oblasti v České republice, ukázala podobné výsledky jako studie z roku 2011. Velkým problémem jsou omezené pracovní příležitosti, které nutí obyvatele přijmout práci, kterou by za příznivějších podmínek nepřijali. Jedná se o práci, kdy musí občan trávit pravidelně několik dní mimo domov, méně placené práce, fyzicky náročné práce, směnný provoz a podobně.

Výsledky této studie také poukázaly na finanční a časovou náročnost denní mobility občanů v periferních venkovských oblastech. Každý občan má svou individuální možnost mobility. Vlastník řidičského oprávnění a vlastního automobilu se bude se situací vypořádávat o něco snadněji než ten, kdo si vlastní automobil nemůže z nějakého důvodu pořídit. Tito lidé se stávají závislými na veřejné dopravě, která je i podle této studie velmi omezená – autobusy nejezdí v pozdějších večerních hodinách a o víkendech nejezdí vůbec (Bernard, Decker, Vojtíšková, Mikešová 2016).

Po roce 1989 prošla Česká republika mnoha změnami, mimo jiné i v dopravním chování, a tím se proměnila i každodenní mobilita obyvatel této země. Každodenní mobilita, dostupnost a prostorová mobilita se poměrně výrazně zvýšila. (Kraft, Prener 2014) Obzvlášť byl zaznamenám nárust osobních automobilů a četnost jejich využívání. Nárust mobility osobním automobilem vznikl hlavně ve větších městech. V Moravskoslezském kraji byla úroveň tohoto nárustu výrazně nižší. V tomto kraji se nachází převážně větší vesnice s vyšším počtem obyvatel, proto je zde dopravní infrastruktura vyvinutější a dostupnější oproti západu (Kraft, Prener

2014). Z výše uvedených informací by se dalo předpokládat, že obyvatelé na venkově budou využívat osobní automobil ve větší míře, než obyvatelé měst. Faktem ale je, že tyto procesy jsou mnohem komplikovanější a záleží na několika faktorech, které souvisí s dopravní obslužností na vesnici, např. velikost vesnice a hustota jejího obydlení (Kraft, Prener 2014).

2.1.2 Metody zkoumání každodenní mobility

Každodenní mobilita se zpravidla zkoumá pomocí tří metod (jednou z nich nebo jejich kombinací). Každých deset let získáváme celorepubliková data ze sčítání lidu, které poskytuje ČSÚ, a to konkrétně data o každodenní dojížďce do zaměstnání a škol. Ze sčítání lidu získáváme informace o „celkovém rozsahu dojížďky, její směrové orientaci, jakož i době trvání a způsobu dopravy do škol“ (ČSÚ 2004). I přesto, že celorepublikové údaje o dojížďce do zaměstnání a škol jsou pro spoustu lidí (odborníky, výzkumníky, studenty) velmi užitečné, tvoří pouze část každodenní mobility. Proto se, pro potřeby získání přesnější představy o každodenních aktivitách jedinců, využívají další výzkumné metody.

Metoda Global Positioning System (dále jen GPS) získává údaje pomocí sítě antén a satelitů. Existují speciální GPS lokátory, včetně mobilních telefonů, které získávají údaje o poloze mobilního telefonu. V České republice se tato data nachází v databázích u mobilních operátorů (Pospíšilová, Novák 2016). Vytváří se dva druhy dat, aktivní a pasivní (Pospíšilová, Novák 2016). Aktivní data umožňují získat polohu mobilního telefonu a rozeznat jej, tedy i zmapovat jeho každodenní mobilitu (mobilitu jeho uživatele). Abychom mohli použít aktivní data, např. pro účely studie, je nutný souhlas uživatele mobilního telefonu. Pasivní data, automaticky a v pravidelných intervalech, ukládají údaje o SMS zprávách, volání a využívání internetu bez ohledu na to, jestli uživatel mobilní telefon právě využívá. Tyto údaje slouží hlavně k fakturačním účelům. Pasivní data jsou i data z pravidelné aktualizace polohy mobilního telefonu, ale na základě těchto údajů nemůže být uživatel identifikován. Často jsou na těchto datech založeny dnešní studie, a to z toho důvodu, že k nim není zapotřebí udělení souhlasu uživatele (Pospíšilová, Novák 2016). Jako každá jiná výzkumná metoda má i GPS své

výhody a nevýhody. V tomto případě je velkou výhodou to, že ve vyspělejších zemích vlastní mobilní telefon většina populace, což nám poskytuje reprezentativní data. Na druhou stranu tímto způsobem nelze získat údaje o uživateli (např. pohlaví, věk nebo příjem) (Pospíšilová, Novák 2016).

Třetí metoda, která se využívá ke studiu každodenní mobility, je metoda deníků. V praxi to funguje následovně. Účastníci studie jsou požádáni, aby si vedli deník a zaznamenávali informace, které jsou v souladu s danou studií (Flaherty 2016). Deník má zpravidla podobu tabulky do jejichž kolonek účastníci zapisují svá data. Nevýhodou deníkové metody je, že vyžaduje čas a velkou participaci účastníků na studii, což může spoustu z nich odradit. Na druhou stranu poskytuje cenné informace, které by výzkumník nikde jinde nezískal (Flaherty 2016). Často se tato metoda doplňuje hloubkovými rozhovory, které společně s deníky nabízejí ještě větší porozumění.

2.2 Geografie času

Geografie času hovoří o tom, že každá činnost jedince probíhá v nějakém prostoru a všechno, co se v daném prostoru odehrává, potřebuje určitý čas (Ira 2006). Autorem pojmu „geografie času“ *(time-geography)* je švédský geograf Torsten Hägerstrand. Podle něj je geografie času teorie, která vysvětluje časoprostorové procesy a události (interakce s ostatními, interakce s prostředím), které ovlivňují život lidí (Ira 2001). Zjednodušeně popsáno se jedná o teorii vysvětlující, proč lidé žijí takovým způsobem, jakým žijí. Zároveň geografie času nabízí „systematický jazyk a metodiku pro popis každodenního života jednotlivců i domácností“ (Novák, Temelová 2012, s. 912).

Geografie času vychází ze dvou základních principů: korporealita a kontinuita (Novák, Temelová 2012). Kontinuita je propojení minulosti se současností a budoucností. Základem kontinuity je koncept cesty *(path)* (Novák, Temelová 2012; Ira 2001). Znamená to, že lidský život je nit, která se táhne časem a prostorem a tím tvoří tzv. cestu. Druhý princip, korporealita, vyjadřuje vnější souvislost (např. lidské jednání), ve kterém se daná událost odehrává (Novák, Temelová 2012).

Kromě konceptu cesty popisuje geografie času ještě několik dalších konceptů. V této bakalářské práci zmíním jen některé z nich, které jsou podstatné pro popis a analýzu každodenního života jednotlivců, a které jsou následně rozebrány v empirické části. Ira (2001) ve své publikaci tyto koncepty popsal. Prvním konceptem jsou stanice *(stations)*. Jednotlivci se během svého života pohybují v tzv. stanicích nebo mezi nimi. Tyto stanice jednotlivci využívají za účelem využití služby nebo uspokojení svých potřeb. Nejdůležitější stanice jsou místa jako domov, zaměstnání, obchody a služby nebo místa pro trávení volného času (Novák, Temelová 2012).

Ira (2006) ve své pozdější publikaci popisuje kontextový koncept, který rozděluje na čtyři kontexty: Každodenní kontext znázorňuje, kdy jedna aktivita skončila a kdy druhá začala. Můžeme tak vidět, jak každá aktivita navazuje na aktivitu předchozí. Tento kontext vychází z aktivit, které se již uskutečnily. Činnosti tak

vytváří jakousi osu, která nám vyobrazuje, jak postupují jednotlivé činnosti za sebou, v určitém časovém úseku. Zároveň existuje část aktivit, které jsou něčím podmíněné. Buď jsou tyto aktivity podmíněné fyziologicky (spánek) anebo časem, který nám rozvrhli druzí lidé (zaměstnavatel, škola).

Další kontext se nazývá projektový. Je to soubor činností, které jednotlivec. nebo skupina lidí, vykonávají za účelem dosáhnout dlouhodobého cíle. Je to vlastně výsledek některých aktivit, které se objevují v každodenním kontextu. Projektový kontext se skládá z několika aktivit, které se vzájemně kombinují a výsledkem je splnění cíle. Oproti každodennímu kontextu na sebe nemusí dané aktivity nutné navazovat bez přerušení.

Geografický kontext vyobrazuje, na kterém místě se člověk nacházel a v jakém čase jednotlivé aktivity probíhaly. Každá činnost se uskutečňuje na některém místě a v nějakém čase.

Poslední, sociální kontext, popisuje schopnost člověka spojovat se a sdružovat. Některé činnosti vykonává jednotlivec sám za sebe, ale jsou i aktivity, které vykonává s další osobou nebo skupinou osob. K tomuto kontextu tedy dochází v případě, že nějaká aktivita vyžaduje sociální kontakt.

Předposledním konceptem, který úzce souvisí s každodenním životem, jsou pravidelné postupy *(routines),* tedy činnosti, které opakujeme pravidelně (denně, týdně) a tím vytváříme nějakou naši rutinu.

Protože ale neexistuje nic, co by nemělo svoje limity, tedy ani lidský život, dalším a posledním konceptem jsou tzv. omezení *(constraints)* a spočívají v tom, že každý jedinec má fyzická, sociální a duševní omezení, která mu mohou překážet při plnění cílů. Jsou to limity lidského života a naší planety, které ovlivňují náš každodenní život. Hägerstrand (1975, cit. v Ira 2001, s. 232) tato omezení (podmínky lidského života a společnosti) znázornil. Jsou to:

- nedělitelnost člověka a dalších objektů reálného světa
- časová omezenost lidského života
- omezená schopnost člověka věnovat se více, než jedné aktivitě současně

- fakt, že každá činnost zabírá určitý čas
- spotřeba času při přemisťování v prostoru
- velikostní omezenost prostoru
- kapacitní omezenost prostoru
- zakotvenost každé situace v minulých situacích

2.3 Genderové rozdíly

Záměrem této kapitoly je popsat, doposud zjištěné, genderové rozdíly v oblastech každodenní prostorové mobility, volného času a trhnu práce.

2.3.1 Každodenní prostorová mobilita

Ač se může zdát každodenní prostorová mobilita jako genderově neutrální, není tomu tak a i v této oblasti se genderové rozdíly objevují. „Studium genderu a dopravy rostlo na křižovatce dopravního plánování, geografie času a feminismu“ (Law 1999, s. 569). V 70. letech začali někteří lidé, při dopravním plánování, více vnímat potřeby skupin obyvatelstva (staré osoby, ženy a matky s kočárky), a tak vznikl koncept znevýhodněných skupin v dopravě. Poté se, kromě jiného, začaly zkoumat ženské pohybové vzorce v dopravě a prostoru. Tyto vzorce se zjišťovaly metodou deníků a byly zjištěny genderové rozdíly, a to v oblasti absolvování cest za jinými účely, v oblasti jiné vzdálenosti cest, ve způsobu dopravy a v dalších aspektech cestovního chování mužů a žen (Law 1999). Špačková, Netrdová a Pospíšilová (2017/2018) ve svém článku uvedly čtyři oblasti, které souvisí s každodenní dojížďkou do zaměstnání a hledaly v každé oblasti rozdíly mezi muži a ženami. Byly to:

1. Čas dojížďky
2. Volba dopravního prostředku
3. Demografický status
4. Socioekonomický status

Add 1. **Čas dojížďky.** Z jejich analýzy (data získaly z výsledků sčítání lidu 2011) vyplývá, že ženy tráví dojížděním do práce méně času než muži. Což není nikterak

překvapivé. Ženy mají více aktivit kolem domácnosti a péče o děti, proto volí menší vzdálenost do práce (a tím i kratší čas dojížďky), aby lépe skloubily tyto aktivity s prací (Špačková, Netrdová, Pospíšilová 2017/2018). Místo bydliště není ani tak ovlivněno genderem, jako spíš zmiňovaným časem dojížďky do zaměstnání.

Add 2. **Volba dopravního prostředku** má také velký vliv na čas dojížďky, a to z toho důvodu, že se člověk přemisťuje automobilem rozhodně rychleji než například autobusem, na kole či chůzí. V rámci Prahy, kde tato analýza probíhala, je zřejmé, že muži využívají automobil, na cestě do zaměstnání, dvakrát častěji než ženy. Ženy naopak volí městskou hromadnou dopravu nebo chůzi. Špačková, Netrdová a Pospíšilová (2017/2018) si tuto skutečnost vysvětlují následovně. Muži mají také častěji práci, ke které je zapotřebí automobil a na pracují na vyšších pozicích, proto se předpokládá, že mají k dispozici firemní automobil. Muži také častěji mají práci, ve které se musí pohybovat z bodu A do bodu B (např. řemeslník, kurýr), zatímco ženy práci vykonávají častěji na jednom místě (např. prodavačky, recepční). Je patrné, že muži využívají i rodinné auto častěji, protože je stále více řidičů, než řidiček (Špačková, Netrdová, Pospíšilová 2017/2018).

Add 3. **Demografický status.** Na dojížďku do zaměstnání má velký vliv i složení domácnosti a věk jejích členů. V této části jsou zmiňovány dvě strategie, pokud se v rodině vyskytují děti. První strategie spočívá v tom, že v rodině využívají auto ženy. I přesto, že mají kratší dojížďku do zaměstnání, mají více zastávek, které musí během dne stihnout – školka/škola, pracoviště, zájmové kroužky dětí, nákup apod. Jak bylo zmíněno výše, v části „volba dopravního prostředku“, muži využívají automobil častěji. Tato strategie se volí méně často než druhá zmiňovaná strategie, a to, že místo pracoviště je v místě bydliště, tedy v pěší vzdálenosti (Špačková, Netrdová, Pospíšilová 2017/2018).

Add 4. **Socioekonomický status.** V analýze se zjistilo, že zatímco na využívání MHD nemá vzdělání u žen vliv, u mužů je tento vliv poměrně značný. Středoškolsky vzdělaní muži, ať už s maturitou nebo bez, využívají MHD nejméně. Je to nejspíš tím, že tato skupina lidí potřebuje ke své práci automobil, protože často pracují jako řemeslníci, opraváři a podobně (Špačková, Netrdová, Pospíšilová

2017/2018). Dále bylo zjištěno, že čím více je žena vzdělanější, tím více využívá automobil. Čím má žena lepší vzdělání, tím má pravděpodobně lepší postavení, jak na trhu práce (vyšší pozice), tak i v domácnosti (Špačková, Netrdová, Pospíšilová 2017/2018).

2.3.2 Trh práce

Trh práce, v České republice, je pravděpodobně oblast, která je genderovými rozdíly zasažena nejvíce. Oproti jiným evropským zemím, v České republice není taková snaha o vymazání genderových rozdílů v pracovním prostředí. Navíc se jedná o tzv. asymetrický problém, kdy se s genderovou nespravedlností setkává pouze jedno pohlaví, v tomhle případě ženy (Čermáková 1997).

Přestože jsou podnikány kroky k odstranění genderových rozdílů v pracovním prostředí, situace se nijak nemění. „Jednou z hlavních podmínek vstupu ČR do EU v květnu 2004 bylo harmonizovat českou legislativu s direktivami Acquis communautaire EU. Prvním krokem v této oblasti byl zákaz diskriminace na základě pohlaví v novele zákona o zaměstnanosti, která vstoupila v platnost v roce 1999.“ (Křížková, Penner, Petersen 2008). Tato podmínka byla ve výsledku zanedbána a nijak nepřispěla ke snížení genderových rozdílů na českém trhu práce (Křížková, Penner, Petersen 2008).

Kromě právního řádu by měly prosazovat rovnocenné podmínky v zaměstnání odbory. Ovšem v rámci odborů toto téma není doposud považováno za prioritu (Křížková, Penner, Petersen 2008).

Studie „Genderové nerovnosti v odměňování na stejné pracovní pozici: sociální vyloučení žen,“ z roku 2008, přinesla čtyři hlavní zjištění: (1) Po přijetí legislativy nenastaly žádné změny v rozdílném odměňování žen a mužů za stejně odvedenou práci (stejná pozice a stejný zaměstnavatel). (2) Velkou část mzdového rozdílu vysvětluje „horizontální segregace zaměstnání podle pohlaví a vertikální segregace pracovních pozic podle pohlaví“ (3) Ve státních a družstevních podnicích jsou mzdové rozdíly mezi pohlavími nižší. (4) Věk, vzdělání, praxe a jiné osobní

charakteristiky vysvětlují jen malou část mzdových rozdílů (Křížková, Penner, Petersen 2008)

2.3.3 Volný čas

Volný čas je souhrn činností, které jednotlivec vykonává z vlastní vůle za účelem odpočinku, zábavy, rozvoje vzdělání mimo svou profesi nebo rozvoje dobrovolnické účasti na společenském životě (Šolcová 1974). Dle sociologické encyklopedie (2018) je volný čas časem, kdy člověk nevykonává placenou práci nebo činnosti spojené s péčí o domácnost, děti a rodinu.

Oproti jiným sférám lidského života nejsou genderové rozdíly ve volném čase tolik výrazné (Kůsová, Pospíšilová, Špačková 2016/2017). Tím, že jsou ženy ve velké míře zapojeny do placené práce a mají větší podíl na péči o domácnost, mají o něco méně volného času, než muži (průměrně asi o dvacet minut denně). Muži mají více volného času než ženy, ve všech fázích svého života, až na některé výjimky. Pokud je žena na mateřské nebo rodičovské dovolené nebo pokud žije sama bez dětí a partnera, má více volného času než muž (Kůsová, Pospíšilová, Špačková 2016/2017). Ač jsou rozdíly velmi malé, ženy tráví o něco více svého volného času doma. Tohle neplatí pouze v případě, kdy má žena dítě ve věku do pěti let věku dítěte. Předpokládá se, že je to z důvodu nahrazování sociální kontaktů z pracovního života.

Genderové odlišnosti volného času se netýkají pouze v množství volného času, ale i ve způsobu, jakým obě pohlaví svůj volný čas tráví. Tomáš Kůst (2014) podrobil studenty gymnázia výzkumu, kdy se snažil najít rozdíly ve způsobu trávení volného času u dívek a chlapců. Zaměřoval se převážně na sport. Ze studie vyplynulo, že dívky volí ve svém volné čase spíš jemnější pohybové aktivity, např. balet, tanec nebo gymnastika. Chlapci naopak volí agresivnější sporty jako hokej, fotbal, basket nebo bojové sporty.

3 Zkoumaná oblast - obec Velké Losiny

Lázeňská a zemědělská obec Velké Losiny se nachází v Olomouckém kraji, v okrese Šumperk v nadmořské výšce 406 metrů. Leží asi 9 km na severovýchodě od města Šumperk. Šumperk je zároveň nejbližším městem, do kterého obyvatelé dojíždějí za prací nebo většími nákupy potravin, ale i za zábavou jako je kino nebo divadlo. Obec se skládá z pěti katastrálních obvodů – Velké Losiny, Ludvíkov, Bukovice, Maršíkov a Žárová. Celková rozloha obce činí 46,50 km². K datu 1.1.2019 bylo v obci 2 612 obyvatel, z toho nejvíce ve Velkých Losinách a Ludvíkově, a to 2 224 obyvatel a nejméně v části obce Bukovice, kde bylo k tomuto datu zaevidováno 80 obyvatel. V dokumentu Sčítání lidu, domů a bytů (2011) byl celkový počet obyvatel 2 641, z toho 1 351 žen. Tedy mužů je o 61 méně, ale obecně lze říci, že genderové zastoupení v obci je velmi vyrovnané. Také je zřejmé, že obyvatelé ve Velkých Losinách jsou víceméně stálí. Za devět let se snížil počet obyvatel pouze o 29 lidí, což jistě bylo z části způsobeno úmrtím. Tedy lze říci, že, v rámci přistěhování a odstěhování, neprobíhá žádný výrazný pohyb obyvatel. (SLBD 2011)

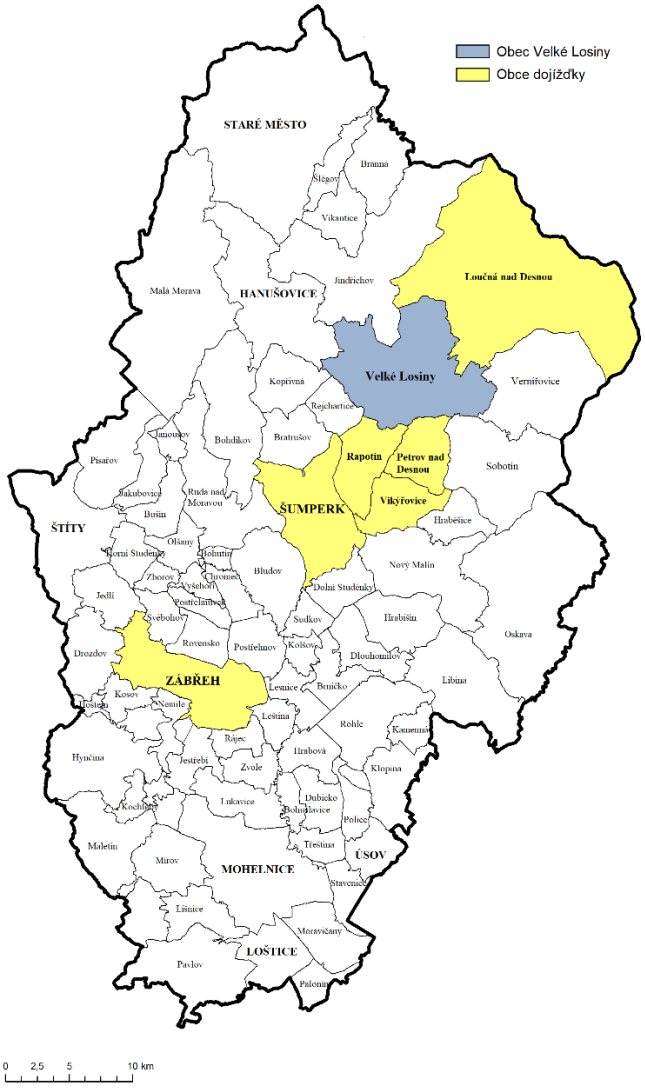
Obcí vede hlavní silnice I/44, která spojuje Šumperk s Červenohorským sedlem, Jeseníkem a Polskem. V obci je také železniční trať, která do nedávna patřila soukromé železnici Desné. Dnes již soukromá železnice neexistuje a po trati pravidelně jezdí České dráhy. Trať vede ze Šumperka, přes Velké Losiny, až do Koutů nad Desnou. (Wikipedie 2020)

3.1 Vyjížďka do zaměstnání z Velkých Losiny

V této části se práce věnuje vyjížďce do zaměstnání z obce Velké Losiny. Jejím cílem je vytvořit náhled pravidelného dopravního pohybu obyvatel za prací. V obci je poměrně nedostatek pracovních příležitostí, tudíž dojížďka za prací do jiných obcí nebo blízkých měst není nikterak neobvyklá. Ve Velkých Losinách se nachází firma KUBÍČEK VHS, s.r.o., která vyrábí Rootsová dmychadla a dmychadlová soustrojí. Momentálně je to největší firma ve Velkých Losinách, které nabízí přes sto pracovních míst. Další dvě velké firmy se nachází v nejbližším městě Šumperk.

Jedná se o Dormer Pramet, s.r.o. a TDK Electronics, s.r.o. První zmíněná firma má pobočky po celém světě a v Šumperku zaměstnává zhruba pět set zaměstnanců. Vyrábí nástroje pro strojírenství, např. pro frézování, soustružení, vrtání a podobně. TDK Electronics, s.r.o. je také nadnárodní firma. V Šumperku má přes tisíc zaměstnanců. Tato firma je výrobcem feritových jader a keramických pozistorů. V Šumperku je více firem, které ale nejsou, co se počtu pracovních míst týká, tolik významné. Jedná se např. o firmu CeramTec Czech Republic, s.r.o. a další.

Obrázek 1: Vyjížďka do zaměstnání z Velkých Losin



Zdroj: vlastní zpracování

Na Obrázku 1 lze vidět, do kterých obcí, v okrese Šumperk, občané Velkých Losin dojíždějí do zaměstnání. V roce 2011 bylo v této obci 41 % zaměstnaných obyvatel a 16,1 % (z toho necelých 7 % žen) dojíždělo za prací do jiné obce. (SLDB 2011) Více jak polovina z dojíždějících obyvatel, dojíždí do nejbližšího města Šumperk (56 %). Mezi další obce dojížďky, v rámci okresu, patří Loučná nad Desnou (12 %), Rapotín (4 %) Zábřeh na Moravě (2 %), Petrov nad Desnou (3 %) a Vikýřovice (3 %). Někteří obyvatelé dojíždějí za prací také mimo okres Šumperk. Konkrétně do Olomouce (2 %), Brna (1 %) a Prahy (2 %). Část obyvatel jezdí za prací do zahraničí, a to asi 3 % (SLDB 2011).

3.2 Předpokládané genderové rozdíly v každodenní mobilitě v obci

V úvodu jsou nastíněné tři výzkumné otázky, které jsou v této kapitole rozvinuty a vysvětleny.

VO1: *Jak muži a ženy hodnotí náročnost každodenní mobility? Jak podoba mobility souvisí s jejich každodenními aktivitami?*

Každodenní mobilita ne venkově bývá často komplikovanější a časově náročnější. Často musejí obyvatelé dojíždět za některými aktivitami i několikrát za den (práce, nákup, volnočasové aktivity) (Tmelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011). Proto se předpokládá, že by obyvatelé každodenní dojížďku mohly vnímat dvěma způsoby. Za prvé, jako něco, co jim narušuje jejich volný čas. Za druhé, mohou každodenní mobilitu vnímat jakou součást, která patří k životu na venkově.

VO2*: Jak muži a ženy vnímají jednotlivé druhy dopravních prostředků? Jaké motivy je vedou k výběru dopravního prostředku, které využívají nejčastěji?*

Tmelová, Novák, Pospíšilová a Dvořáková (2011) v již zmíněné studii zjistili, že lidé na venkově využívají osobní automobil obecně častěji, bez ohledu na pohlaví. Toto zjištění se dá předpokládat i ve Velkých Losinách. Přesto se dá očekávat, že muži využívají osobní automobil častěji i v rámci venkova. Tento předpoklad se očekává na základě studie, která probíhala v roce 2017/18 v Praze. Ve studii bylo zjištěno, že muži využívají osobní automobil častěji, protože častěji vykonávají

zaměstnání, ke kterému je automobil potřeba (Špačková, Netrdová, Pospíšilová 2017/18).

VO3: *Jakým způsobem tráví obyvatelé Velkých Losin svůj volný čas podle pohlaví?*

Zkoumaná obec nabízí spoustu sportovního vyžití – fotbal, nohejbal, tenis, florbal a další. Těmto aktivitám se věnují převážně muži (Tomáš Kůst 2014). Dá se očekávat, že kromě sportu svůj volný čas muži vyplňují pravidelnou návštěvou místní hospody. Oproti tomu ženy, které se zmíněných aktivit moc neúčastní, tráví volný čas doma – úklidem a péčí o domácnost, pěstováním zeleniny na zahrádkách, péčí o děti (Tmelová, Novák, Pospíšilová, Dvořáková 2011). Vzhledem k tomu, že obec Velké Losiny leží v blízkosti Jeseníků, očekává se, že muži i ženy budou svůj volný čas trávit i turistikou. Mezi další volnočasové aktivity žen by mohla patřit návštěva cukráren a kaváren. Velké Losiny jsou lázeňskou obcí, která k těmto aktivitám vybízí.

4 Metodologie práce

4.1 Výběr vzorku a sběr dat

Sběr dat probíhal v době nouzového stavu během koronavirové krize, která zasáhla Českou republiku od března do května 2020. Nouzový stav měl, mimo jiné, nepříznivý vliv i na průběh empirického šetření. Veškeré komplikace, které nastaly, jsou v této části popsány.

Před samotným empirickým šetřením byly stanoveny výzkumné otázky, které jsou vypsány a rozvinuty výše. Poté byl uskutečněn jeden pilotní rozhovor, který byl také zařazen do vzorku.

Pro získávání respondentů byla využita metoda sněhové koule *(snowball sampling)*, která spočívá v tom, že každý respondent doporučí jiného potencionálního respondenta, např. známého, souseda, kamaráda a podobně (Naderifar, Goli, Fereshteh 2017). Byly stanoveny dvě podmínky, které musel každý respondent splňovat, aby mohl být zařazen do vzorku. Bylo nutné, aby byl respondent zaměstnaný a byl obyvatelem Velkých Losin.

Na samotném začátku byli respondenti seznámeni s požadavky a byli informováni o celkovém průběhu šetření.

Byly zvoleny dvě metody sběru dat. První metodou bylo zakreslování do mapy, kdy měl respondent za úkol vyznačit do mapy cesty, které absolvoval během jednoho pracovního týdne. Tato metoda byla následně doplněna polostrukturovanými rozhovory (*semi-structured interview*). Na úplném začátku byl respondent vyzván k udělení souhlasu s nahráváním rozhovoru. Následně se rozhovory skládaly ze dvou částí. V první části respondent popisoval, jak vypadá jeho typický pracovní týden. V druhé části byly položeny tyto doplňující otázky:

1. Jak vnímáte dojíždění do práce? Narušuje vám dojíždění nějakým způsobem váš volný čas nebo to naopak berete jako součást práce?

2. Jak se na cestách cítíte? Co ovlivňuje vaše pocity? Je někdo/něco, co vám cestu znepříjemňuje nebo naopak zpříjemňuje?
3. Co byste mohl/a dělat místo času stráveného na cestách?
4. Jak využíváte volný čas ve vlaku/autobuse/autě?
5. Proč volíte právě váš způsob dojíždění do práce? Máte i nějaké alternativy, jaké? Jaké má, podle vás, zvolený způsob výhody a nevýhody oproti ostatním?
6. Koho cestou obvykle potkáváte?
7. Jak váš den probíhá o víkendu?
8. Jak to máte s nákupem potravin a se stravováním?

Většina rozhovorů byla uskutečněna ještě předtím, než vláda vyhlásila 16. března 2020 omezený pohyb osob na celém území ČR, nebo po jeho skončení. Tyto rozhovory probíhaly během osobního setkání s respondentem. Malá část rozhovorů však musela být uskutečněna za trvání omezeného pohybu osob. V tomto případě rozhovory probíhaly přes videohovor pomocí Skype. Tudíž respondenti nebyli schopni zakreslovat do mapy, proto běžný týden respondenta, v tomto případě, vyznačovala do mapy tazatelka během videohovoru. Ovšem naprostá většina respondentů nebyla z různých důvodů ochotná poskytnout rozhovor přes Skype, proto bylo empirické šetření během omezeného pohybu osob téměř pozastaveno.

4.2 Analýza dat

Celkem bylo uskutečněno dvacet rozhovorů. Takové množství je v této práci považováno za dostačující, vzhledem k tomu, že rozhovory již nepřinášely žádné nové informace a odpovědi respondentů se opakovaly.

Analýza získaných dat se skládala z několika kroků. Nejprve byly rozhovory přepsány v programu F4, který je k přepisu kvalitativních dat určený. Následovalo otevřené kódování, tzv. metodou „tužka a papír“. Před samotným kódováním byly vytvořeny kategorie, a to na základě výzkumných otázek. Kategorie se v průběhu kódování měnily, rušily a přidávaly se nové, stejně tak, jako subkategorie.

V analýze se pracovalo se dvěma druhy kódů: (1) in vivo kódy, tedy pojmenování samotnými respondenty; (2) deskriptivní kódy, tedy pojmenování výzkumníkem. Takto zpracované rozhovory byly následně vyhodnoceny.

S pomocí map, do kterých respondenti zakreslovali svůj typický pracovní týden, byly získány informace o týdenním rytmu obyvatel, počtu absolvovaných cest během jednoho týdne a o tom, na kterých místech se pravidelně obyvatelé obce vyskytují. Od respondentů bylo vyžadováno, aby do mapy nezakreslovali víkendy, pouze všední dny od pondělí do pátku. Veškeré mapy byly podrobně prostudovány a získané informace byly následně zapsány formou poznámek. Poznámky byly, stejně jako rozhovory, vyhodnoceny.

Polostrukturované rozhovory zde sloužily jako doplňující metoda k mapám. Zároveň sloužily jako náhled do každodenního života respondentů a odkrytí významu a účelu cest zaznamenaných v mapě.

4.3 Operační definice pojmů

V textu se objevují pojmy, které je, pro tuto práci, důležité konkretizovat a přesně definovat, protože jejich obecný význam může být vyložen různě.

Respondent

Termín respondent reprezentuje člověka, který poskytl rozhovor pro empirickou část práce. V práci je respondentem myšlena žena i muž, pro zjednodušení a lepší čtivosti textu.

Stanice

Stanice v této práci představují místa, která respondent využívá k uskutečnění svých denních činností, např. domov, práce, obchod, hospodská a restaurační zařízení, sportovní hřiště). S výjimkou autobusové nebo vlakové zastávky. Tyto stanice jsou propojeny cestami.

Cesta

V této práci je považován za „cestu“ každý pohyb mezi dvěma stanicemi. Pouze v případě, že respondent využívá jako dopravní prostředek vlak nebo autobus – cesta na zastávku a pak samostatná cesta vlakem/autobusem je považována za jednu cestu bez ohledu na to, jak daleko se zastávka od výchozí stanice nachází. Je to z toho důvodu možného zkreslení výsledků. Respondenti, kteří využívají vlak/autobus, by tak absolvovali automaticky více cest než respondenti, využívající osobní automobil. Zkrátka je to považováno za jednu cestu, kdy byly využity dva odlišné druhy dopravy – chůze a vlak/autobus.

Případ, kdy musel respondent na své cestě přestupovat z jednoho vlaku/autobusu na jiný, je také považován za jednu cestu.

Ovšem, pokud se mezi výchozí stanicí a zastávkou nacházela další stanice (např. nákup svačiny do práce či cigaret), považujeme tuto situaci už za dvě cesty.

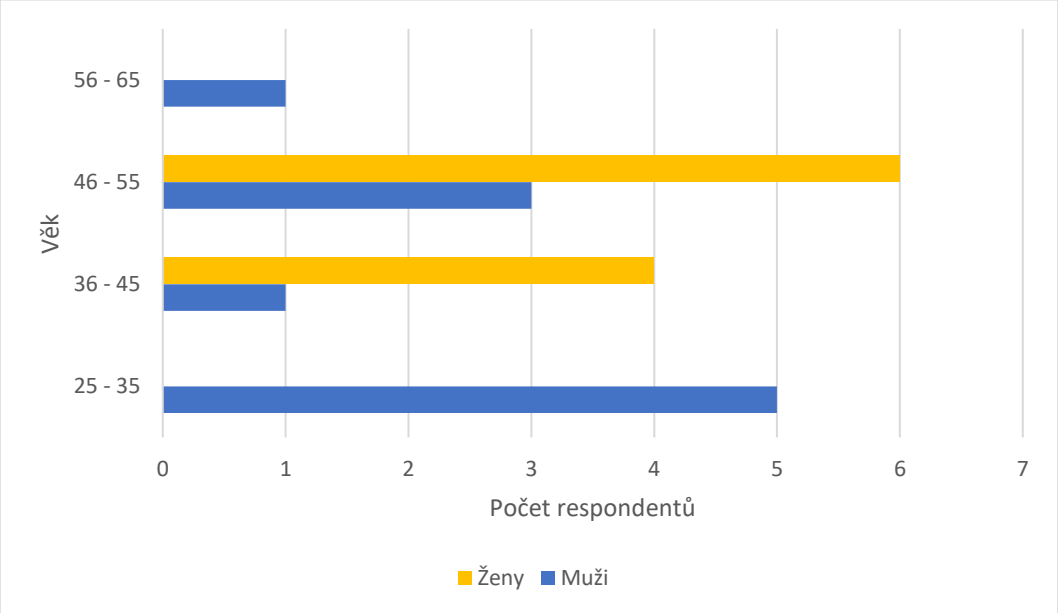
5 Výsledky

5.1 Charakteristika respondentů

Cílovou skupinou byli pracující muži a ženy, kteří jsou zároveň obyvateli obce Velké Losiny. Jelikož se práce zabývá genderovými rozdíly v každodenní mobilitě, byl kladen důraz na vyvážené množství počtu mužů a žen ve vzorku, tedy deset mužů a deset žen.

Výzkumný vzorek má široké věkové rozpětí, které se pohybuje od 28 let do 64 let. Nejmladší i nejstarší respondent je muž. Nejmladší žena má 37 let a nejstarší 53 let. Největší zastoupení mužů je ve věku 25-35 let a žen ve věku 46-55 let. Ženy zároveň byly zastoupeny pouze ve dvou věkových kategoriích, 36-45 let a 46-55 let. (Graf 1)

Graf 1: Věkové kategorie respondentů podle pohlaví



Zdroj: vlastní zpracování

Více jak polovina respondentů je zaměstnaná ve firmách, které se nachází v šumperském okrese. Mezi respondenty se však nachází i místní kominík, tesař,

dřevorubec, úředník, majitelka obchodu s potravinami, zdravotní sestřička a majitelka restaurace a penzionu. Polovina žen je zaměstnaná v místě bydliště, zatímco všichni respondenti mužského pohlaví za prací dojíždí do jiné obce.

Nejčastějším dopravním prostředkem, které respondenti využívají k dojížďce do zaměstnání je osobní automobil. Dále pak vlak/autobus či chůze. Průměrná denní dojížďka je u mužů 57 minut a u žen 36,8 minut, tedy o 20,2 minuty méně. Zároveň ženy během jednoho týdne absolvují o 0,9 cest více, než muži (muži 17,6 cest a ženy 18,5 cest).

Mezi respondenty, bez ohledu na pohlaví, se objevují nejčastěji dvě stanice, a to domov a práce. Pro ženy jsou zpravidla typické tři stanice během jednoho dne. Domov, práce a obchod, ale existují výjimky, které jsou popsány v následující kapitole.

V případě mužů se ke dvěma hlavním stanicím (domov a práce) přidávala další, buď návštěva restauračního či hospodského zařízení nebo sportovní aktivita. U některých mužů se objevovaly pouze dvě stanice, domov a práce, stejně tak jako u některých žen.

5.2 Genderové rozdíly v každodenní mobilitě obyvatel VL

5.2.1 Absolvované cesty v jednom týdnu

Tato část se zaměří na zjištěné genderové rozdíly v rámci absolvovaných cest a jejich účelem.

Rozdíly se objevují především v místě pracoviště. Všichni muži ze zkoumaného vzorku vyjíždí za prací do jiné obce. Nejčastěji do nejbližšího města Šumperk. Dále pak do vedlejší obce Rapotín. Muži, kteří jsou podnikateli v oblasti kominictví a tesařství, pracují na různých místech v celém okrese Šumperk. U mužů je také běžnější, že volí zaměstnání s vícesměnným provozem. Část respondentů z šetření pracuje na dvě směny. Na ranní a odpolední, přičemž se směny střídají každý týden.

Z žen dojíždí za prací pouze polovina z dotazovaných. Stejně tak, jako muži, dojíždí do města Šumperk. Ve Velkých Losinách pracují ženy v oblasti pohostinství a služeb, v obchodě s potravinami nebo v místní knihovně. Také některé ženy pracují na vícesměnný provoz, ale spíš je to výjimka než pravidlo.

Mimo cest za prací respondenti absolvují cesty za různými účely, které se mezi muži a ženami značně liší. Ženy svoje cesty absolvují především z důvodů souvisejících s péči o domácnost a rodinu. Jedná se o nákupy potravin nebo vyzvednutí dítěte ze školy či kroužku. V některých případech se nejedná pouze o péči zaměřenou na domácnost, ale také o péči o rodiče nebo jiné členy rodiny. Jedna z dosazovaných žen hovoří o tom, jak pomáhá svému nemocnému otci.

Respondentka I., 39 let: *„On furt něco potřebuje. Ale to říkám v dobrým samozřejmě, když můžu, vždycky mu pomůžu. […] Pomáhám mu se vším. Na zahradě, kolem domu, vařit, když potřebuje jedeme na nákup. On je hodně nemocnej, tak se mu snažíme pomáhat všichni co nejvíc.“*

Některé ženy dojíždí i za svými volnočasovými aktivitami jako je jóga, jízda na koni nebo pravidelná návštěva fyzioterapeuta.

Muži mají účely svých cest spojené spíše se sportovní aktivitou (např. fotbal, nohejbal, jízda na kole) nebo návštěvou hospodského zařízení. U některých mužů se také objevovala pomoc rodině. Například respondent, který chodí pravidelně nakupovat babičce.

Respondent V., 29 let: *„Každý druhý úterý jezdíme babičce nakupovat. To je taková výjimka z toho stereotypu, co mám...“*

5.2.2 Vnímání dojížďky do zaměstnání

Absolutně všichni respondenti, bez ohledu na pohlaví, na otázku: *„Jak vnímáte dojíždění do práce? Máte pocit, že vám to narušuje váš volný čas nebo to naopak vnímáte jako součást práce?“* odpověděli, že každodenní dojížďka za prací je součást práce. K této odpovědi často dodávali, že dojížďka patří ke způsobu života v malé obci. Jeden z respondentů odpověděl takto:

Respondentka J, 49 let: „*Já už to beru jako součást absolutně. Spíš než práce, tak toho bydlení tady.“*

Momentálně ve vedlejší obci Rapotín probíhají práce na silnici a jsou zde uzavírky. Stejně tak v Šumperku jsou některá omezení na silnici, z důvodu stavby nového autobusového nádraží. Tuto situaci na silnici respondenti, kteří za prací dojíždí mimo obec Velké Losiny, uváděli jako něco, co jim každodenní dojíždění za prací znepříjemňuje. Kromě toho respondenty ještě znepokojují ostatní nepředvídatelní řidiči, hustý provoz nebo ranní únava, která je způsobena následkem brzkého vstávání. Dále si respondenti, kteří využívají autobusovou dopravu, stěžují na hlučné cestující nebo ranní zimu v autobuse.

Zatímco muži uváděli pouze věci, které jim cestování znepříjemňují, ženy, kromě výše uvedeného, přidávaly i pozitivnější aspekty cestování. Ženy mají radost ze známých, které potkávají na cestě do práce, ať už tak, že cestují stejný dopravním prostředkem nebo mají společnou cestu do práce. Některé ženy také zmiňují, že mají svoje zaměstnání rády, proto nemají důvod se během cestování cítit nepříjemně.

Protože některým respondentům dojíždění pravidelně zabírá i dvě hodiny denně, dotazovali jsme se, jakým způsobem by využily svůj volný čas, pakliže by měli tolik času navíc. I v tomto případě se odpovědi lišily v závislosti na pohlaví. Muži mnohem častěji uváděli, že by svůj volný čas navíc věnovali svým zálibám, přátelům nebo spánku. Ženy převážně zmiňovaly, že by svůj volný čas rozdělily mezi členy své rodiny.

5.2.3 Typický den ženy a muže

V této části je napsáno, jak vypadá typický den ženy a muže z Velkých Losin a jak se způsoby trávení dne liší v závislosti na pohlaví.

Žena

Většina žen svůj všední den zahájí velmi brzkým vstáváním. Některé z žen uváděly už půl čtvrtou a čtvrtou hodinu ranní, a to i v případě, že se jejich zaměstnání

nachází v místě bydliště. Po ranní kávě a přípravě následuje cesta do práce. V empirickém šetření nebyla zastoupena ani jedna žena, která by měla tak malé dítě, že by jej musela doprovázet do školy. Všechny děti už jsou dostatečně velké, popřípadě mají staršího sourozence, který je do školy doprovází.

Po práci jde žena zpravidla na tzv. malý nákup, kdy nakupuje převážně čerstvé pečivo. Pokud žena dojíždí do zaměstnání, byly zmiňovány tyto obchodní řetězce: Lidl, Penny, Hypernova, Jednota a Kaufland. V případě, že pracuje v místě bydliště, chodí nakupovat do místních obchodů: Jednota, Zde Kup nebo samoobsluhy.

V rozhovoru nebyla pokládaná otázka na rodinný stav, ovšem z výpovědí žen jejich rodinný stav vyplynul. Lze říci, pokud žena žije bez partnera nebo manžela, netráví tolik času doma a její dny jsou obecně naplněny více druhy aktivit. Dvě ženy ve věkové kategorii 46-55 let, které žijí pouze s dětma (jedna z nich ještě s maminkou), popisovaly typické dny následovně.

Respondentka J, 49 let, hovoří o svém typickém pondělí: *„V pondělí do práce, z práce do Šumperka úplně pravidelně na všecky možný úřady, pak vlastně na rehabilitace úplně pravidelně a týdenní nákup úplně pravidelně. Takže pak jezdím až úplně večer domů.“*

Respondentka K., 52 let, vyjmenovává aktivity, které musí stihnout během jednoho týdne: *„Pondělí jsem do pěti v práci, pak jdu domů, musím... Uklidím doma něco, udělám večeři, a ještě chodím uklízet... úklid zdravotního střediska mám večer, takže jdu tam na hoďku. […] Ono to je vlastně celý týden skoro stejný s tím rozdílem, že mám v knihovně krátkej a dlouhej týden. Takže mám pondělí, středa, pátek a úterý, čtvrtek do půl třetí anebo mám celý týden do čtyř. Pokud potřebuju něco vyřešit v nějaké komisi, tak máme schůzky, a to je jak kdy. Někdy tam jdu i v pracovní době, že tady je třeba kolegyně sama anebo po práci ještě. Jednou za týden je nějaká schůze určitě, pokud je před nějakou akcí zrovna, kterou chystáme, tak i víckrát týdně. Mezitím vlastně ještě musím stihnout zajet nakoupit do*

Šumperka, jednou za týden tak jezdíme. No a když mi to vyjde, tak jednou za týden jezdím k synovi do Malína za vnučkou. "

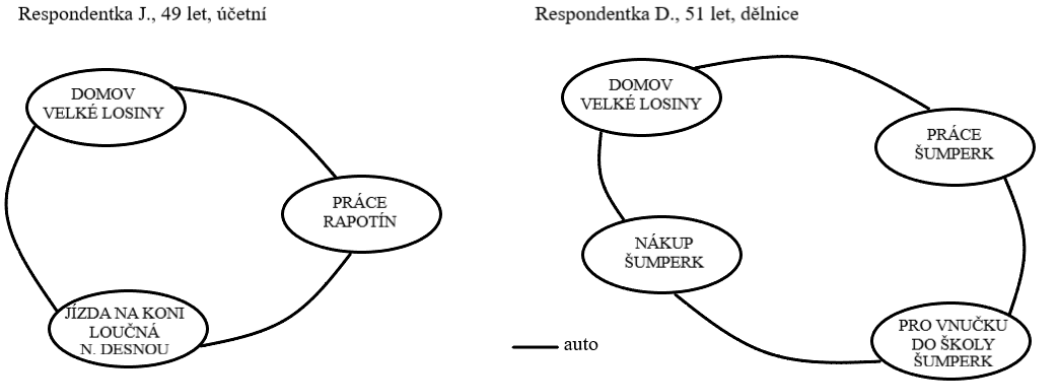
V případě, že žije žena s manželem nebo s přítelem, tráví více času doma a obecně jsou její aktivity více spojeny s péčí o domácnost. Například žena, která svůj volný čas po práci věnuje domácnosti, dětem a venčení psa.

Respondentka B., 39 let: *„Jo, to jdu každej den do obchodu. Vždycky je potřeba něco koupit, minimálně čerstvý pečivo fakt každej den. Potom jim teda vařím vždycky na ten druhý den doma. Takový ten běžnej úklid, pomáhám jim s úkolama, protože oni odevzdávaj vlastně přes tu elektronickou tu žákovskou, odevzdávaj úkoly. S pejskama na procházku, vždycky ještě na večer. Ono se to moc nemění každej den. Po té práci vždycky prostě musím navařit na další den, aby měli děti oběd. Pak uklidit."*

Obecně lze říci, že mezi odchodem z práce a příchodem domů, se zpravidla u žen, nachází minimálně jedna další stanice (obchod).

Na následujících schématech můžeme vidět příklad dvou žen z empirického šetření, které mají mezi odchodem a příchodem domů, kromě práce, jednu a více dalších stanic.

Schéma 1: Příklady běžného dne žen



Zdroj: vlastní zpracování

Muž

Respondenti nejčastěji uváděli, že v stávají mezi pátou a šestou hodinou ranní. Ovšem pokud do práce dojíždí vlakem/autobusem zpravidla vstávají dřív, a to před čtvrtou hodinou ranní. Stejně, jako u žen, i u mužů začíná den ranní kávou s následnou přípravou a cestou do práce. Někteří muži se na své cestě do práce kupují pravidelně svačinu nebo cigarety, což žádná z žen neuvedla.

Další rozdíl mezi muži a ženami nastává po skončení pracovní doby, kdy další kroky muže směřují rovnou domů. Muž zpravidla nenavštěvuje žádnou další stanici mezi odchodem z práce a příchodem domů.

Po příchodu domů se v našem empirickém šetření muži dělili na dva typy: (1) Muž, který se po příchodu domů věnuje práci kolem domu (sekání zahrady nebo příprava dříví na zimu), staví nový nebo rekonstruuje starý dům. (2) Muž, který se po práci věnuje především svým přátelům, s kterými se schází v místní hospodě nebo se věnuje nějakému sportu. Důvodem rozdílů mezi těmito dvěma typy mužů je prostý a souvisí s místem bydliště. Muži, kteří bydlí v panelovém či bytovém domě mají méně starostí kolem domu, oproti mužům, kteří bydlí v domě nebo momentálně dům staví. Večer pak muži tráví, stejně jako ženy, sledováním televize nebo na internetu.

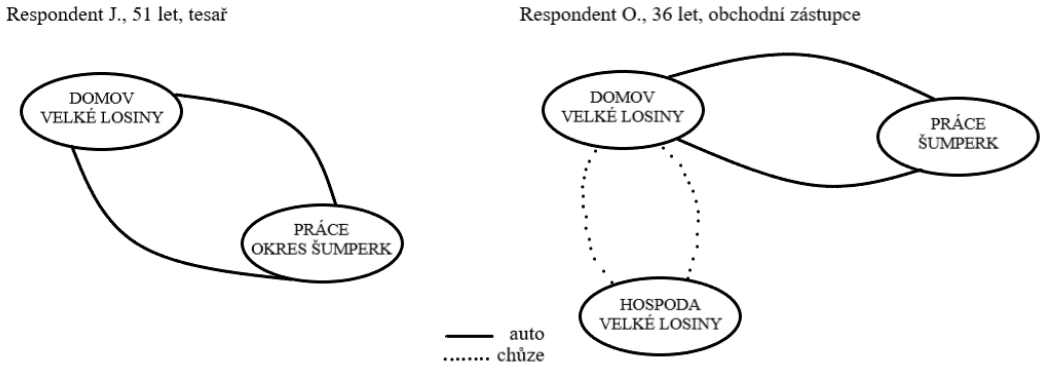
Jeden z respondentů hovoří o tom, že opravuje obývací pokoj, zatímco další respondent po práci navštěvuje pravidelně místní hospodu.

Respondent D., 46 let: *„No, ještě přestavujeme barák, tak pracuju aj takhle v baráku. Děláme obývák…“*

Respondent J., 29 let: *„Takže v pondělí jdu do práce, je mně špatně. Z toho víkendu... právě z toho, jak chodím na to Hřiště, na ten fotbal. (smích) V pondělí je to vždycky takový jako... že to rozdýchávám v práci no. Utahanej…jinak jako jo no, celej týden takhle. Práce, pak jdu zas hrát fotbal že. (Pozn. respondent spojením „hrát fotbal“ myslí popíjení alkoholu v hospodě, která se mezi místními nazývá „Hřiště“).“*

Na následujících schématech můžeme vidět příklad typického dne jednoho i druhého typu muže.

Schéma 2: Příklady běžného dne mužů



Zdroj: vlastní zpracování

Muži obecně méně zmiňovali svoji rodinu. Z výsledků vyplývá, že je převážná většina mužů bezdětných a svobodných. Otázka je, jestli to tak skutečně je, a protože to nemůžeme s jistotou potvrdit, nebudeme se rozdílům svobodných a ženatých mužů věnovat, tak jako u žen.

I přesto ale někteří muži uváděli aktivity spojené s péčí o rodinu. Jeden z mužů, který je otcem nemocného chlapečka, vyjmenovává pravidelně aktivity, které musí plnit v souvislosti s jeho synem.

Respondent P., 31 let: *„Vlastně ještě mě napadl můj syn XXX. To vlastně taky zapadá do mýho stereotypu ještě. Mám nemocnýho syna, má genetickou vadu, tak je zapotřebí hodně jezdit s ním. Sbíráme pro něj víčka, takže jezdím různě k lidem, kde nám je sbírají a vozím je do Bukovic k babičce od bývalé přítelkyně. Ona ty víčka třídí podle barev. […] Další věc, s Domčou musíme jezdit pravidelně cvičit. To je jezdíme jednou týdně, taky jak se domluvíme, většinou je to v úterý buď dopoledne nebo odpoledne, podle toho, jakou mám směnu. To jezdíme do Lipové. Dál co, tak od jara do podzimu s Domčou jezdíme na hipoterapii, to je zase v Mohelnici a tam taky jezdíme jednou týdně, většinou čtvrtek a zase záleží, jakou mám směnu. Pak jezdíme do Olomouce do nemocnice na kontroly, protože*

v Šumperku ta nemocnice, to nemá význam, tak jezdíme do Olomouce. To většinou vychází, tak jednou za čtrnáct dní…"

Další rozdíly mezi mužskými respondenty nebyly, v datech, zjištěny. Nemusí to nutně znamenat, že většina mužů z obce jde po práci popíjet alkohol. V tomto případě to může být následkem metody sněhové koule, kdy většina respondentů je z jedné skupiny obyvatel s podobným životním stylem.

Samotní respondenti ve všech případech, bez ohledu na pohlaví, hodnotili svůj život jako normální, obyčejný, běžný a nejčastěji volili slovo: stereotyp.

5.3 Genderově ovlivněné vnímání a volba dopravního prostředku

Abychom zjistili, na základě, čeho se respondenti rozhodují při volbě dopravního prostředku, dotazovali jsme se, jaký využívají dopravní prostředek ve svém každodenním životě. Zároveň bylo zjišťováno, jaký má daný dopravní prostředek, podle respondentů, výhody a nevýhody oproti jiným dopravním prostředkům. Nakonec byli tázáni, jestli mají možnost jiné alternativy, popřípadě jaké.

Většina respondentů nevyužívá pouze jeden dopravní prostředek, ale kombinují je. Proto jim tyto otázky byly kladeny v souvislosti s dopravním prostředkem, který využívají nejčastěji.

Mezi respondenty byly zastoupeny všechny druhy dopravních prostředků, které se využívají v běžném životě – osobní automobil, vlak/autobus, kolo a chůze.

Osobní automobil

Obecně lze říci, že osobní automobil patří mezi nejpoužívanější dopravní prostředky u obou pohlaví. Jako motivaci pro výběr osobního automobilu uváděli respondenti několik důvodů. Často se opakovala flexibilita, kterou osobní automobil nabízí, s tím, že nemusíte docházet nikam na zastávku a odveze vás přímo na místo, jaké chcete. Mezi další kladné stránky patří spoléhání se sám na sebe, není potřeba hlídat čas, pohodlnost a rychlost. Osobnímu automobilu byla

často vyčítána finanční náročnost (vysoká cena pohonných hmot, údržba a časté opravy). Někteří respondenti si stáli za tím, že osobní automobil nemá žádné nevýhody. Jeden z respondentů vyzdvihl výhody osobního automobilu těmito slovy:

Respondent S., 64 let: *„Tak asi, že záleží jenom na mě, kdy se rozhodnu jet a nemá to žádnej jízdní řád. Nemusím tahat nákup v rukách a dám to do auta.“*

V osobním automobilu respondenti vyplňují čas, kromě řízení, poslechem rádia a někteří ráno v osobním automobilu snídají.

Autobus/vlak

Druhou, v případě mužů a třetí, v případě žen, nejpoužívanější dopravou je autobusová a vlaková doprava. Respondenti, využívající tento typ dopravy, jsou spokojeni s počtem a časovými rozestupy autobusů/vlaků, které jezdí do obce během jednoho dne. Mezi další klady řadili nižší finanční náročnost ve srovnání s osobním automobilem a setkávání se se známými cestou do práce a z práce. Posledním uváděným kladem byl fakt, že nemusí v tomto typu dopravy nic řešit, nemusí dávat pozor, sledovat provoz a řídit.

I přesto, že někteří respondenti setkávání s dalšími cestujícími uváděli jako plus, jiní to naopak vnímají jako mínus a stěžují si, že ostatní cestující bývají hluční. Mezi další záporné faktory řadili nemožnost většího nákupu, nutnost být někde v přesně stanovený čas a přestupy.

Jedna z respondentek hovoří o tom, že autobus je jediný dopravní prostředek, ve kterém nemá strach.

Respondentka D., 47: *„No tak nejdůležitější výhoda je, že se v něm nebojím jet. Já se totiž bojím aj v autě. (smích) Asi to je tím, že jsem na něj už zvyklá, autobusem jezdím všude a celej život, tak asi proto. Je to levnější, než kdybych musela kupovat benzín a platit za opravy auta.“*

Všichni respondenti, využívající tento způsob dopravy, vyplňují svůj volný čas v dopravním prostředku povídáním si s někým známým, sledováním cesty z okna, sledováním filmů nebo čtením časopisu.

Chůze (pěší doprava)

V tomto šetření, pokud se jedná o dojížďku do zaměstnání, chůzi volí pouze ženy, což je pravděpodobně následkem toho, že polovina žen pracuje v místě bydliště.

Ženy uváděly výhody, které chůze nabízí. Často odkazovaly na pozitivní vliv, který má chůze na fyzické zdraví člověka. Druhou hlavní výhodu viděly ve finanční stránce, kdy chůze nic nestojí.

Hlavní motivací pro tento typ dopravy byla ve všech případech krátká vzdálenost od místa bydliště do zaměstnání.

Ovšem ve volném čase volí často chůzi i muži, převážně při cestách po obci.

Kolo

Kolo bylo v odpovědích uváděno nejméně často. Ve vzorku jej využívá pouze jeden muž a jedna žena. Žena svůj výběr dopravního prostředku odůvodnila tak, že potřebuje vybalancovat celodenní sezení v kanceláři.

Respondentka Z., 37: *„Člověk se projede, udělá něco pro sebe. Na kole tak těch dvacet pět minut dolů a zpátky už tak jako tak to je půl hodinka. Půl hodinka no, ale člověk přijede s jazykem na vestě, ale jako zas super jako, takovej odpočinek a relax, protože ono opravdu, když sedíte každej den v kanceláři na zadku... tak člověk trošku potřebuje ten pohyb.“*

Zatímco pro muže je to hlavně záliba, u které si odpočine. Takto v rozhovoru odůvodnil jeho výběr dopravního prostředku:

Respondent D., 47: *„Na kole jezdím, protože mě to baví. Jsem na ničem nezávislej a je to zadarmo. […] Ráno mě to probudí, člověk pro sebe něco udělá, rozhýbe se. Zpátky si zase vyčistím hlavu, když je v práci blbej den a přijedu dom s čistou hlavou.“*

Ostatní respondenti v šetření sice nedojíždějí do práce na kole, ale kolo hojně využívají ve svém volném čase. Ať už se jedná o prostou dopravu z místa na místo po obci nebo o výlety na kole či návštěvy rodiny v jiné obci. To platí pro obě pohlaví. Někteří respondenti vyslovili nespokojenost s absencí cyklostezky ve Velkých Losinách.

Hlavní motivací pro výběr dopravního prostředku je pro obyvatele obce vzdálenost místa pracoviště od místa bydliště. Obě pohlaví volí nejčastěji osobní automobil a ženy ve srovnání s muži mnohem častěji volí chůzi.

5.4 Genderové rozdíly ve způsobu trávení volného času

Způsob trávení volného času byl nastíněný výše, v této části bude tato problematika více rozvinuta. V práci jsou za volný čas považovány i víkendy, vzhledem k tomu, že ani jeden respondent nevykonává o víkendu placenou práci,

Z empirického šetření bylo zjištěno, že ženy mají, ve srovnání s muži, volného času méně. Ve vzorku byly zastoupeny konkrétně dvě ženy, obě majitelky, jedna restaurace a penzionu a druhá žena obchodu s potravinami. Dle výpovědí v práci tráví opravdu veškeré dny, od rána až do večera. Obě ženy na otázku, co rády dělají ve svém volném čase odpověděly: „nemám volný čas."

U jiných žen jsou důvody jiné. Jejich pracovní doba je sice klasických osm hodin denně, ale po příchodu domů se starají o domácnost a děti, co v této práci není považováno za volný čas. Muži naopak vykonávají neplacené práce kolem domu. Není to ale každodenní záležitost, tak jako každodenní péče o domácnost u žen. Z toho vyplývá, že ženy mají volného času méně.

Rozdíly neexistují pouze v množství volného času, ale i ve způsobu jeho trávení. Obecně lze říci, že ženy tráví svůj volný čas převážně mimo obec, pokud se tedy nejedná zrovna o aktivity, jako je sledování televize a procházka se psem. Pouze ženy uváděly, že za svými volnočasovými aktivitami dojíždí mimo obec, např. lekce jógy v Šumperku nebo jízda na koni v Loučné nad Desnou. Ženy ve svých odpovědích také zmiňovaly cyklistiku a turistiku.

Muži naopak tráví svůj volný čas v obci. U všech mužských respondentů se, ve výpovědích, objevovalo především posezení s partou přátel. Z žen návštěvu hospody zmínila pouze jedna. Mezi další volnočasové aktivity, kterými muži tráví svůj volný čas, jednoznačně patří sport. Nejčastěji byla zmiňována cyklistika, turistika, fotbal a nohejbal.

Ač v rozhovoru nebyla položena otázka na spokojenost s možnostmi volnočasových aktivit v obci, některé ženy si stěžovaly, že v obci není, co dělat. Obzvlášť maminky, které mají děti ve školce, si stěžovaly, že není kam s dětma chodit. V obci se nachází jen jedno dětské hřiště, což respondentům přišlo málo.

Z mužských odpovědí nespokojenost s výběrem volnočasových aktivit v obci nevyplynula.

6 Diskuze

V této kapitole budou zodpovězeny výzkumné otázky a výsledky empirického šetření budou porovnány se zdroji v teoretické části.

Nejdřív je nutné zmínit, že informace v mapách mohou být nepřesné. Respondenti mohli při zakreslování některé absolvované cesty opomenout nebo je nepovažovali za tolik důležité, aby je do mapy zakreslili. Stejně tak může být nepřesný popis respondentova týdne. I přesto, že byli respondenti požádáni o popis svého posledního týdne, kdy je předpoklad, že by si jej měli pamatovat, měli někteří problém vzpomenout si. Mohlo se tedy stát, že si na některé absolvované cesty nevzpomněli, nepřišlo jim důležité je zmínit nebo je z nějakého důvodu zatajili.

Kdybych se měla rozhodovat o výběru metody znovu, zvolila bych sběr dat pomocí GPS zařízení nebo deníků, které by byly následně doplněny rozhovory. Domnívám se, že informace by byly přesnější.

Jak muži a ženy hodnotí náročnost každodenní mobility? Jak podoba mobility souvisí s jejich každodenními aktivitami?

Z výsledků vyplynulo, že ženy, ve srovnání s muži, tráví dojížděním skoro o polovinu méně času. Ke stejnému výsledku se dobraly i autorky jiné studie z roku 2017/2018, konkrétně Špačková, Netrdová a Pospíšilová, i přesto, že jejich analýza probíhala v rámci Prahy. Je tedy zřejmé, že ženy častěji hledají zaměstnání v místě bydliště nebo volí kratší dojížďkovou vzdálenost, a proto tráví dojížděním méně času. Autorky výše uvedené studie se domnívají, že je to z důvodu většího množství aktivit, souvisejících s péčí o domácnost a rodinu, s čímž se tato práce ztotožňuje. Muži, kromě práce, dojíždějí nejčastěji za svými volnočasovými aktivitami, nikoliv za aktivitami, které se pojí s domácností. Podobné výsledky přinesla i další studie z roku 2016, která zkoumala venkovské periferní oblasti v České republice (Bernard, Decker, Vojtíšková, Milešová 2016),

Jak muži a ženy vnímají jednotlivé druhy dopravních prostředků? Jaké motivy je vedou k výběru dopravního prostředku, které využívají nejčastěji?

V již zmíněné studii z roku 2017/2018 autorky uvedly, že muži využívají osobní automobil častěji, a to i rodinný automobil. Toto v našem šetření není možné potvrdit ani vyvrátit. Pokud se respondent sám o sobě nezmínil, jestli má rodinu, tato informace nebyla zjišťována. Není tedy možné říci, jestli respondenti využívají osobní nebo rodinný automobil. Zároveň se domnívám, že provedené šetření, v rámci této práce, nebylo vhodné pro zjišťováni těchto informací. Vzhledem k tomu, že nebyl kladen důraz na to, aby měl respondent rodinu, ale pouze na to, aby byl pracující a bydlel v obci Velké Losiny, nebylo možné tyto informace zjistit. Abychom se dozvěděli, jestli v obci využívají častěji i rodinný automobil muži, domnívám se, že bychom se museli zaměřit na celé rodiny a zjistit tak, kdo z partnerů využívá, jaký dopravní prostředek a za jakým účelem.

Ovšem z šetření, které bylo provedeno pro tuto práci, vyplývá, že obě pohlaví využívají nejčastěji automobil v případě, že se jejich zaměstnání nachází mimo obec Velké Losiny. Tuto skutečnost si vysvětluju tím, že volba dopravního prostředku není ovlivněna genderovými rozdíly. Z šetření vyplývá, že výběr dopravního prostředku závisí především na vzdálenosti zaměstnání od místa bydliště. Toto zjištění není v souladu se zjištěním autorek výše zmíněné studie, které tvrdí, že výběr dopravního prostředku závisí především na povolání muže. Pokud má muž zaměstnání na vyšší pozici nebo má práci, ke které je zapotřebí automobil. Toto je s výsledky šetření v obci Velké Losiny v nesouladu. Tento nesoulad může být zapříčiněný jiným výběrem respondentů. Mezi respondenty z obce se neobjevoval nikdo, kdo by byl zaměstnaný na vyšší pozici. Dalším důvodem může být fakt, že studie autorek probíhala v Praze, protože se dá předpokládat, že v Praze obyvatelé pracují v blízkosti svého bydliště, tedy volí dopravní prostředek na základě jiných priorit.

Jakým způsobem tráví obyvatelé Velkých Losin svůj volný čas podle pohlaví?

Ze získaných informací bylo zjištěno, že muži mají o něco více volného času než ženy. Kůsová, Pospíšilová, Špačková, ve své studii z roku 2016/17, uvádějí, že je to asi o dvacet minut denně. I přesto, že v šetření nebylo zjišťováno přesné množství volného času respondentů, z jejich popisů typického týdne vyplývá, že ženy mají skutečně méně volného času než muži. Je to z toho důvodu, že ženy po pracovní době věnují více svého času aktivitám, které jsou spojeny s péčí o rodinu a domácnost. Ke stejnému vysvětlení dospěly i autorky uvedené studie. Obě šetření se také shodují v tom, že ženy tráví více volného času doma. Ve Velkých Losinách to může být zapříčiněno tím, že obec nenabízí dostatek volnočasových aktivit pro ženy. Stejně jako Tomáš Kůst ve studii z roku 2017 zjistil, že ženy ve svém volném čase volí spíš jemnější sporty a muži agresivnější, tak i v rámci šetření této bakalářské práce, se tento předpoklad potvrdil. Na příkladě respondentů: ženy volí spíš jógu nebo jízdu na koni a muži fotbal nebo nohejbal. Dále bylo zjištěno, že všichni muži ze vzorku navštěvují pravidelně místní hospodu. Tato informace se ve výpovědích žen objevovala.

7 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zjistit, jaké a zda vůbec existují genderové rozdíly v každodenním životě obyvatel obce Velké Losiny. Práce se zaměřuje především na každodenní dojížďku do zaměstnání a zjišťuje, jakou má podobu každodenní život na venkově v závislosti na pohlaví. Dále zjišťuje, jakými motivy jsou obyvatelé ovlivněni při výběru dopravního prostředku, pojednává o způsobu trávení volného času a zjišťuje jakou roli v něm hrají genderové rozdíly.

Pro získání informací byla zvolena kombinace dvou metod. Hlavní metoda spočívala v zakreslení jednoho typického respondentova týdne do mapy, která byla doplněna polostrukturovanými rozhovory.

Pro práci byly stanoveny tři výzkumné otázky:

1. Jak muži a ženy hodnotí náročnost každodenní mobility? Jak podoba mobility souvisí s jejich každodenními aktivitami?
2. Jak muži a ženy vnímají jednotlivé druhy dopravních prostředků? Jaké motivy je vedou k výběru dopravního prostředku, které využívají nejčastěji?
3. Jakým způsobem tráví obyvatelé Velkých Losin svůj volný čas podle pohlaví?

Add 1. Z dosažených výsledků bylo zjištěno, že ženy během jednoho pracovního týdne absolvují více cest, ale kratších. Ve srovnání s muži, tráví ženy dojížďkou do zaměstnání skoro o polovinu méně času, protože jsou častěji zaměstnány v místě svého bydliště. Také výsledky odhalily odlišnosti v účelu absolvovaných cest mužů a žen. Zatímco muži své cesty absolvují častěji za účelem volnočasových aktivit, ženy vyjíždí převážně kvůli aktivitám, které jsou spojeny s péčí o domácnost a děti.

Všichni respondenti hodnotili každodenní dojížďku do zaměstnání, svým způsobem, pozitivně. Obyvatelé obce tuto skutečnost vnímají jako součást jejich venkovského života.

Šetření také objevilo rozdíly v typickém dni muže a ženy. Zatímco muži se vrací z práce rovnou domů, žena mezi odchodem z práce a příchodem domů má minimálně jednu další stanici (obchod s potravinami). Ženy po příchodu domů zůstávají častěji doma, ve srovnání s muži, kteří navštíví minimálně jednu stanici až po příchodu domů.

Add 2. Dále se ukázalo, že výběr dopravního prostředku nezávisí ani tak na pohlaví respondenta, jako na jeho možnostech (např. vlastnění řidičského oprávnění).

Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem, mezi respondenty, je osobní automobil a na druhém místě vlak/autobus. Polovina žen z dotazovaných chodí do práce pěšky, protože pracují v místě bydliště. Muži využívají chůzi spíš ve volném čase, na cestách po obci, protože do práce dojíždí všichni dotazovaní muži mimo obec.

Add 3. Genderové rozdíly ve volném čase souvisely s množstvím volného času a ve způsobu jeho trávení. Bylo zjištěno, že ženy mají volného času méně a také ho využívají pro jiné aktivity než muži. Obě pohlaví sportují, ale ženy volí jemnější sport a muži agresivnější. K tomu muži ve svém volném čase pravidelně navštěvují místní hospody.

Hlavní přínos práce shledávám ve zjištění, že genderové role, ve Velkých Losinách, jsou stále poněkud tradičně rozděleny. Ve většině případech ženy tráví většinu svého času prací, péčí o děti a o domácnost. Muži taktéž navštěvují zaměstnání, pracují kolem domu a pravidelně navštěvují hospodské zařízení.

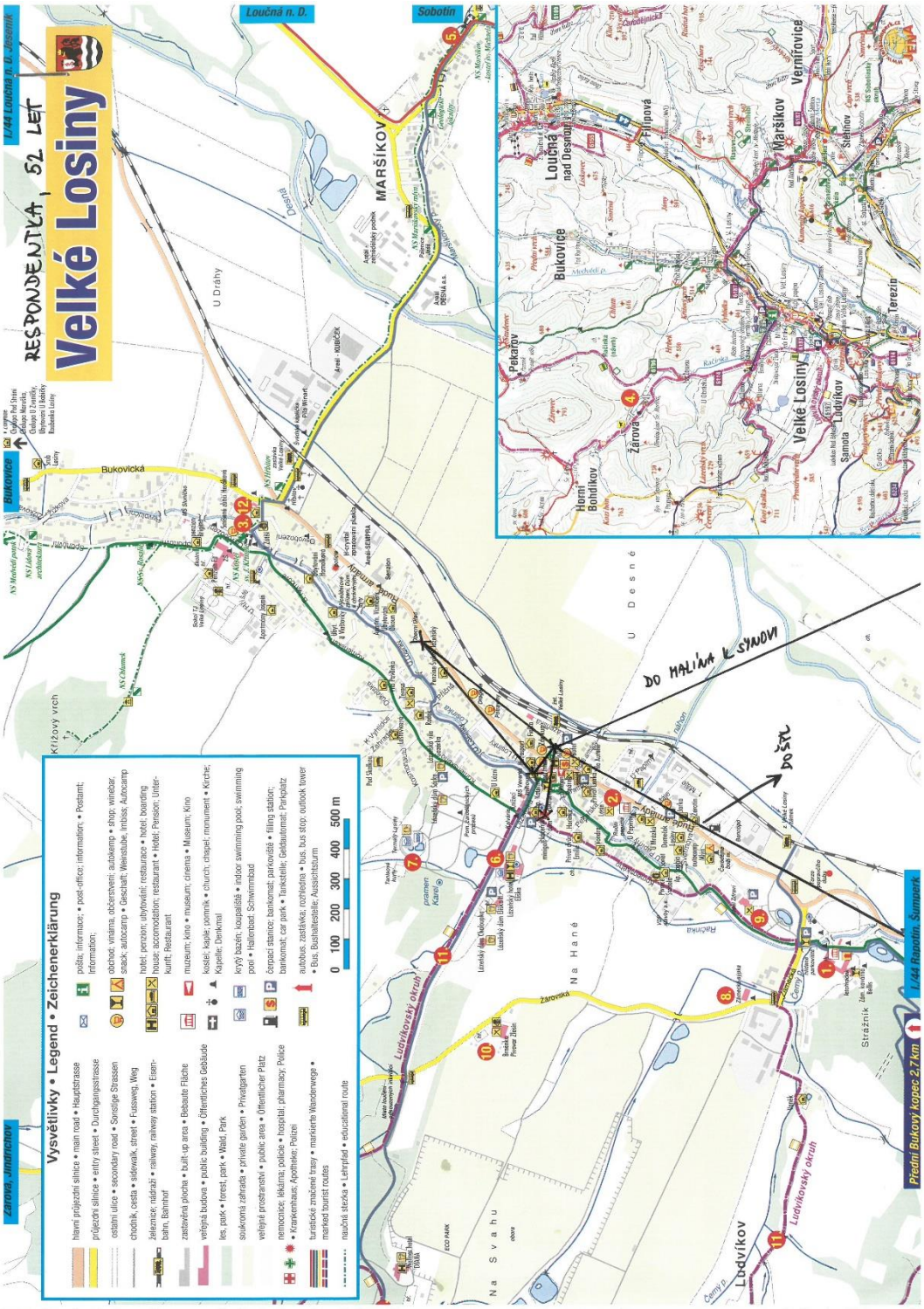
8 Použitá literatura

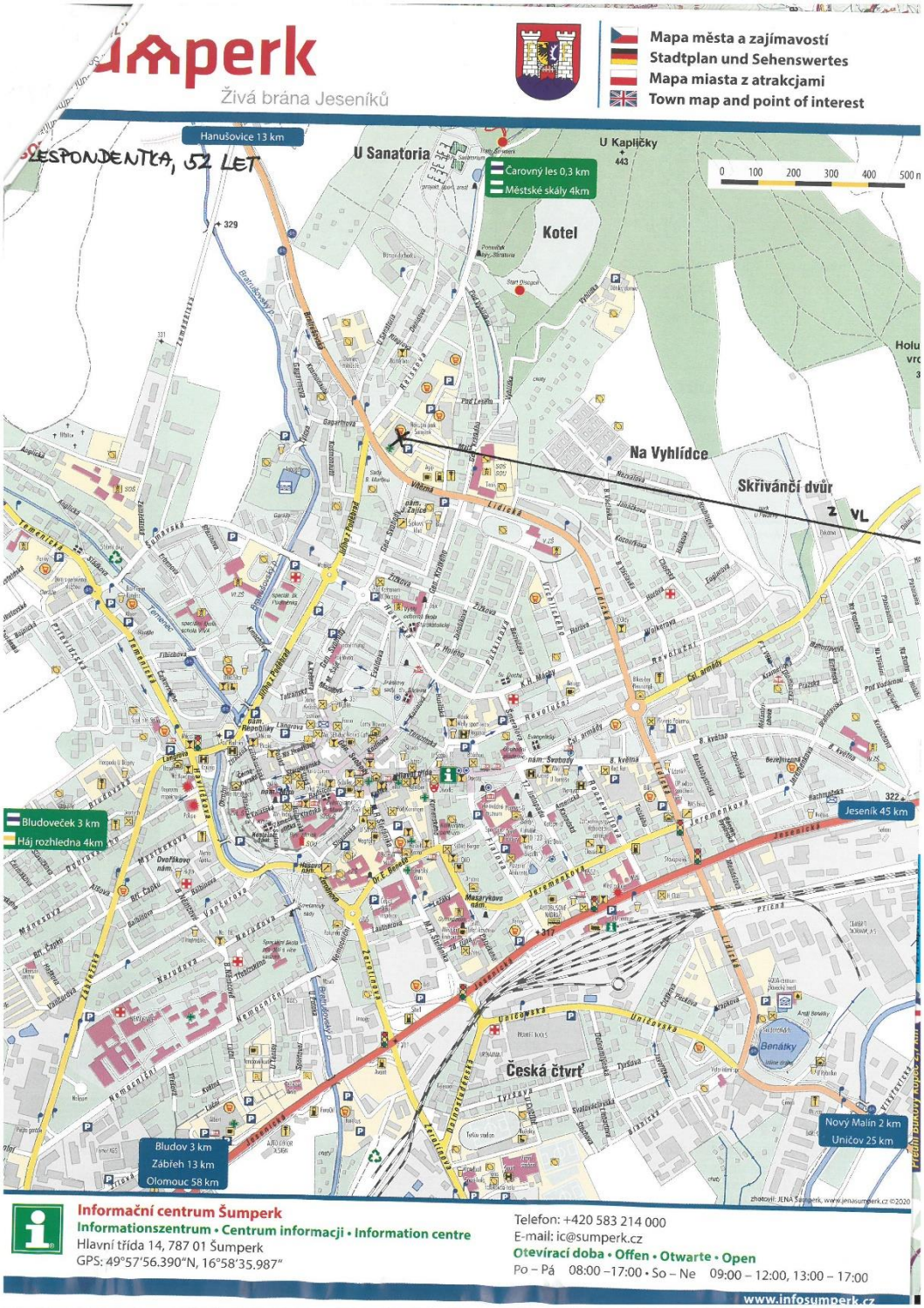
1. Bernard, J., A. Decker, R. Mikešová, K. Vojtíšková. 2016. „Living and dealing with limited opportunities: Social disadvantage and coping strategies in rural peripheries.“ Sociální studia 13 (2): 29-53.
2. Cresswell, T. 2010. „Towards a politics of mobility. Environment and Planning.“ Society and Space 28 (1): 17-31.
3. Čermáková, M. 1997. „Postavení žen na trhu práce.“ Sociologický časopis 33 (3): 389-404.
4. ČSÚ. 2013. *Dojížďka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Olomoucký kraj – 2011* [online]. Praha [cit. 2020-20-3]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/23071-13-n-k3123_2013-30
5. ČSÚ. 2004. *Dojížďka za prací a do škol v hl. m. Praze (na základě výsledků SLDB) – 2001: Vývoj dojížďky jako formy prostorové mobility v ČR* [online]. Český statistický úřad. Praha [cit. 2020-20-3]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/13-1127-04-sldb_2001-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr
6. Flaherty, K. 2016. *Diary Studies: Understanding Long-Term User Behavior and Experiences* [online]. Nielsen Norman Group [cit. 2020-04-01]. Dostupné z: https://www.nngroup.com/articles/diary-studies/
7. Hanson, S. 2009. „Mobility.“ Pp. 467-468 in D. Gregory, R.J. Johnston, G. Pratt, M. Watts, S. Whatmore (eds.). *The Dictionary of Human Geography.* Wiley-Blackwell, Malden.
8. Ira, V. 2006. „Každodenné aktivity človeka z pohľadu geografie času.“ Acta Geographica Universitatis Comenianae 47 (1): 57-66.
9. Ira, V. 2001. „Geografie času: prístup, základné koncepty a aplikácie.“ Geografický časopis 53 (3): 231-246.
10. Kraft, S., J. Prener. 2014. „Spatial aspects of transport behaviour in the Czech Republic after 1989.“ Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica 45 (2): 53-77.

11. Křížková, A., M. Vohlídalová. 2009. „Rodiče na trhu práce: mezi prací a péčí.“ Sociologický časopis 45 (1): 31-60.
12. Křížková, A., A. Penner, T. Petersen. 2008. „Genderové nerovnosti v odměňování na stejné pracovní pozici: jeden z faktorů sociálního vyloučení žen.“ Gender, rovné příležitosti, výzkum 8 (2): 55-67.
13. Kůsová, T., L. Pospíšilová, P. Špačková. 2017-2018. „Jak muži a ženy v Česku tráví svůj čas a co nám to říká o české společnosti?“ Geografické rozhledy 26 (2): 22-23, https://www.geograficke-rozhledy.cz/archiv/clanek/66
14. Naderifar, M., G. Hamideh, F. Ghaljaei. 2017. „Snowball Sampling: A Purposeful Method of Sampling in Qualitative Research.“ Strides in Development of Medical Education, 10.5812/sdme.67670
15. Novák, J., J. Temelová. 2012. "Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů: pilotní studie využití lokalizačních dat mobilních telefonů." Český sociologický časopis 48 (5): 911-938.
16. Pospíšilová, L., J. Novák. 2016. „Mobile phone location data: New challenges for geodemographic research.“ Demografie 58(4): 320-337.
17. Šolcová, M. 1974. „Rodina a volný čas: k vymezení pojmu volný čas.“ Sociologický časopis 10 (3): 260-271, https://kramerius.lib.cas.cz/uuid/uuid:0df1e663-5333-11e1-1027-001143e3f55c..
18. Špačková, P., L. Pospíšilová, P. Netrdová. 2017-2018. „Každodenní mobilita v Praze: jak muži a ženy dojíždějí do zaměstnání?“ Geografické rozhledy 27 (2): 4-7, https://www.geograficke-rozhledy.cz/archiv/clanek/1327/pdf.
19. Temelová, J., J. Novák, L. Pospíšilová, N. Dvořáková. 2011. „Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách.“ Sociologický časopis 47 (4): 831-858.
20. Wikipedie [online]. Poslední aktualizace 1. března 2020. [cit. 2020-04-01] Dostupné na: https://cs.wikipedia.org/wiki/Velk%C3%A9_Losiny

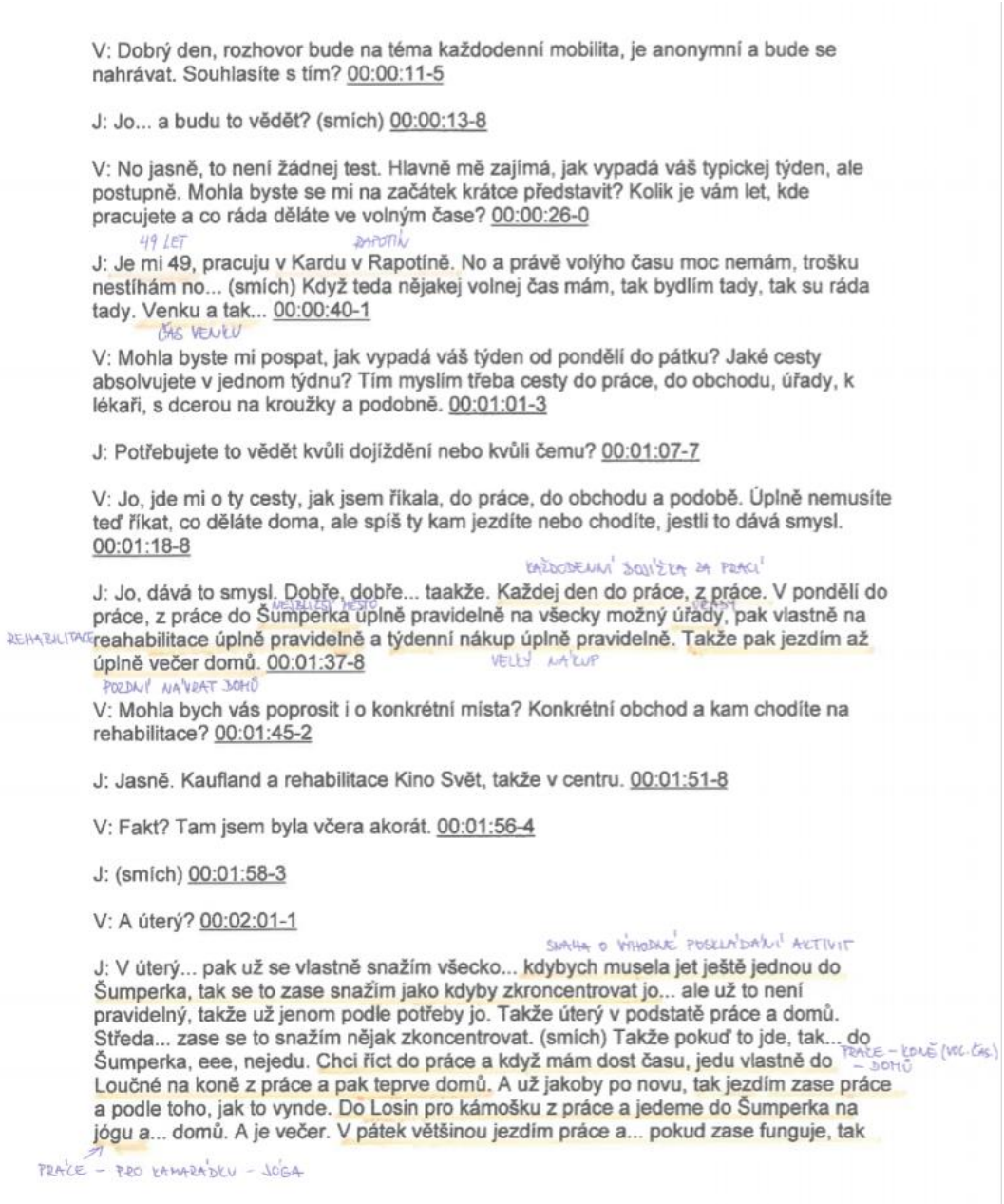
9 Přílohy

Ukázka zakreslování do mapy




Šumperk
Živá brána Jeseníků
Mapa města a zajímavostí
Stadtplan und Sehenswertes
Mapa miasta z atrakcjami
Town map and point of interest
RESPONDENTKA, 52 LET
Hanušovice 13 km
U Sanatoria
U Kapličky
443
Čarovný les 0,3 km
Městské skály 4km
0 100 200 300 400 500 m
Kotel
329
Na Vyhlídce
Skřivánčí dvůr
Z VL
Bludoveček 3 km
Háj rozhledna 4km
Jeseník 45 km
322
Česká čtvrť
Benátky
Nový Malín 2 km
Uničov 25 km
Bludov 3 km
Zábřeh 13 km
Olomouc 58 km
Informační centrum Šumperk
Informationszentrum • Centrum informacji • Information centre
Hlavní třída 14, 787 01 Šumperk
GPS: 49°57'56.390"N, 16°58'35.987"
Telefon: +420 583 214 000
E-mail: ic@sumperk.cz
Otevírací doba • Offen • Otwarte • Open
Po – Pá 08:00 –17:00 • So – Ne 09:00 – 12:00, 13:00 – 17:00
www.infosumperk.cz

Ukázka kódování na přepsaném rozhovoru, metodou tzv. „tužka a papír.“



V: Dobrý den, rozhovor bude na téma každodenní mobilita, je anonymní a bude se nahrávat. Souhlasíte s tím? 00:00:11-5

J: Jo... a budu to vědět? (smích) 00:00:13-8

V: No jasně, to není žádnej test. Hlavně mě zajímá, jak vypadá váš typickej týden, ale postupně. Mohla byste se mi na začátek krátce představit? Kolik je vám let, kde pracujete a co ráda děláte ve volným čase? 00:00:26-0

49 LET RAPOTÍN

J: Je mi 49, pracuju v Kardu v Rapotíně. No a právě volýho času moc nemám, trošku nestíhám no... (smích) Když teda nějakej volnej čas mám, tak bydlím tady, tak su ráda tady. Venku a tak... 00:00:40-1

ČAS VENKU

V: Mohla byste mi pospat, jak vypadá váš týden od pondělí do pátku? Jaké cesty absolvujete v jednom týdnu? Tím myslím třeba cesty do práce, do obchodu, úřady, k lékaři, s dcerou na kroužky a podobně. 00:01:01-3

J: Potřebujete to vědět kvůli dojíždění nebo kvůli čemu? 00:01:07-7

V: Jo, jde mi o ty cesty, jak jsem říkala, do práce, do obchodu a podobě. Úplně nemusíte teď říkat, co děláte doma, ale spíš ty kam jezdíte nebo chodíte, jestli to dává smysl. 00:01:18-8

KAŽDODENNÍ DOJÍŽĎKA ZA PRACÍ

J: Jo, dává to smysl. Dobře, dobře... taakže. Každej den do práce, z práce. V pondělí do práce, z práce do Šumperka úplně pravidelně na všecky možný úřady, pak vlastně na reahabilitace úplně pravidelně a týdenní nákup úplně pravidelně. Takže pak jezdím až úplně večer domů. 00:01:37-8

NEJBLIŽŠÍ MĚSTO ÚŘADY REHABILITACE VELKÝ NÁKUP POZDNÍ NÁVRAT DOMŮ

V: Mohla bych vás poprosit i o konkrétní místa? Konkrétní obchod a kam chodíte na rehabilitace? 00:01:45-2

J: Jasně. Kaufland a rehabilitace Kino Svět, takže v centru. 00:01:51-8

V: Fakt? Tam jsem byla včera akorát. 00:01:56-4

J: (smích) 00:01:58-3

V: A úterý? 00:02:01-1

SNAHA O VÝHODNÉ POSKLÁDÁNÍ AKTIVIT

J: V úterý... pak už se vlastně snažím všecko... kdybych musela jet ještě jednou do Šumperka, tak se to zase snažím jako kdyby zkroncentrovat jo... ale už to není pravidelný, takže už jenom podle potřeby jo. Takže úterý v podstatě práce a domů. Středa... zase se to snažím nějak zkoncentrovat. (smích) Takže pokuď to jde, tak... do Šumperka, eee, nejedu. Chci říct do práce a když mám dost času, jedu vlastně do Loučné na koně z práce a pak teprve domů. A už jakoby po novu, tak jezdím zase práce a podle toho, jak to vynde. Do Losin pro kámošku z práce a jedeme do Šumperka na jógu a... domů. A je večer. V pátek většinou jezdím práce a... pokud zase funguje, tak

PRÁCE – KONĚ (VOL. ČAS) – DOMŮ

PRÁCE – PRO KAMARÁDKU – JÓGA

PRÁCE – DOMŮ – PRO DCERU DO KROUŽKU – DOMŮ

potom jedu domů a potom večer pro Dáju (pozn. dcera respondentky) do sboru do Loučné a potom zase z Loučné, jo. Do toho se mi tam zamíchaj děcka podle toho, jak jsou nejsou. Tak teď nejsou, teď jak není škola a tak dál a jinak se mi do toho míchaj vlastně děcka, ale snažím se zase ráno přizpůsobit tak, abysme jeli zaráz, pokud to jde a odpoledne zase tak nějak jo... že, když jezdí Dája, tak třeba začínám pozdějc v práci a končím pozdějc v práci, abych jako necourala zbytečně žejo, ty Bukovice jsou dlouhý. Takže jako, abych necourala zbytečně pokud to jde. Pokuď to nejde, tak to nejde no, tak co, tak courám ještě mezi tím. (smích) Jako řekla bych, že najezdím dost. Najezdím víc, jak tisíc kilometrů za měsíc. 00:05:21-2

ZLOHBJNOVÁNÍ SVÝCH AKTIVIT S AKTIVITAMI DĚTÍ

V: No, máte to pestrý. (smích) 00:05:23-1

J: Že jo? (smích) 00:05:25-3

V: Jestli jsem to dobře pochopila, tak jezdíte autem. Proč volíte zrovna auto a mohla byste jezdit i nějak jinak? 00:05:32-7

ČASTÉ DOJÍŽDĚNÍ

J: No... teoreticky, ale jelikož pořád přibírám nějaký dítě, zařizuju nákupy, zařizuju úřady, tak v podstatě jezdit něčím jiným skoro nejde. Autem jezdím hlavně kvůli praktickýmu hledisku. 00:05:44-3

PRAKTIČNOST

V: Napadají vás ještě nějaký výhody, které má auto, kromě toho, že jste díky němu takhle mobilní? 00:05:53-4

UVEZE HODNĚ VĚCÍ

J: Tak další výhoda může být, že můžu sebou vozit docela dost věcí. Můžu nakoupit velkej nákup a to auto to uveze. Auto ušetří čas, kdybych měla jezdit tak frekventovaně autobusem, tak bych se na to... víte co. 00:06:15-1

ÚSPORA ČASU

V: Napadnou vás i nějaký nevýhody? 00:06:21-2

J: Jo, všechno má svoje výhody a nevýhody. Auto šetří čas, ale žere peníze, jak já vždycky říkám... mně se naštěstí auto ještě nepokazilo... to musím zaklepat. Takže zatím jsem neměla žádný výdaje navíc, ale nafta taky něco stojí a navíc najezdím dost, tím pádem i nafty projezdím dost, tím pádem i za naftu utratím dost. Jsem ale ochotná za to zapaltit, takže... tak. 00:06:55-5

FINANČNÍ NÁROČNOST

V: Jak vnímate dojíždění do práce? Máte pocit, že vás to svým způsobem okrádá o volnej čas nebo to spíš berete jako součást vaší práce? 00:07:06-3

J: Já už to beru jako součást absolutně. Spíš, než práce, tak toho bydlení tady. 00:07:11-6

SOUČÁST ŽIVOTA NA VENKOVĚ

V: Jak se na cestách cítíte? Je něco, co vám cestu autem znepříjemňuje nebo naopak zpříjemňuje? 00:07:23-5

J: No... jako nemám ráda ten hustej provoz. Poslední dobou mi přijde, když není teda zrovna koronavirus, že v tu dobu, kdy lidi končí v práci, že už je ten provoz jakoby

HODNĚ AUT NA SILNICI

ZÁLIBA V ŘÍZENÍ AUTOMOBILU

hustej. Tak to už jako celkem nemám ráda, ale jinak mi to nevadí jezdit. Mě to takhle baví. Baví mě řídit a mám radši, když toho mám hodně, nestíhám, než když nemám do čeho píchnout jo. Člověk má pak pocit, že něco dělá, že ten život jen tak nepromarní válením doma. Navíc, když žijete na konci Bukovic v lese, tak je potřeba si to nějak vykompenzovat. (smích) 00:08:07-7

PREFERENCE ZANEPRÁZDNĚNÉHO ZPŮSOBU ŽIVOTA

V: Využíváte nějak čas v autě? 00:08:13-9

POSLEH RÁDIA

J: (smích) Já... řídím a hrčí mi rádio... Jasně, rádio. 00:08:18-4

V: Nejsem si jistá, ale myslím, že jsme neřekly, jak jinak byste mohla jezdit? Dejme tomu, kdyby se vám pokazilo auto, jakou byste měla jinou možnost? 00:08:29-8

AUTOBUS

J: Tak tady ten autobus. Dřív jsem jezdila autobusem jo, ale je to komplikovaný, protože v práci, buď jsem byla o hodinu dřív a nebo o půl hodiny pozdějc. Zpátky zase jo, že se to moc nedá přizpůsobit. A nějakej nákup větší, tím že jezdím jednou týdně, tak to se taky nedá nějak autobusem že. 00:09:03-2

NEVYHOVUJÍCÍ SPOJE

V: Ještě se zeptám, jestli jezdíte do práce sama a jestli někoho pravidelně cestou potkáváte? 00:09:12-1

J: Teď, když je koronavirus, tak jezdím sama, protože děcka nemaj školu... jinak vozím Dáju. Cestou do práce ji vždycky vysadím v Rapotíne u skláren na zastávce a ona pak odtud jede do školy autobusem do Šumperka jo. V Rapotíně už autobusů jezdí víc a zatím jsme to nijak líp nevymyslely. Dáju teda vysadím na zastávce a pak jedu do práce. Zpátky jak kdy, buď jede Dája autobusem a nebo přijede do Rapotína, když nám to časově vyjde a pak společně domů. A potkávám... občas samozřejmě v protisměru jede někdo známej, tak na sebe zamáváme, ale nevybavuju si, že bych potkávala někoho pravidelně. To asi ne. 00:10:37-3

PRAVIDELNÉ VOZENÍ DCERY NA ZASTÁVKU

NIKOHO PRAVIDELNĚ NEPOTKÁVÁ

V: V kolik ráno vstáváte a na kolik jezdíte do práce? 00:10:39-8

RANNÍ VSTÁVÁNÍ O PŮL ŠESTÉ

PRAC. DOBA OD 7H DO 15H

J: Vstávám o půl šesté, o půl sedmé vyjíždíme tak, abysme všechno stihly a do práce jezdím na sedm. Končím ve tři, pokud si pracovní dobu neupravím nějak podle potřeby. Někdy jedu do práce z různých důvodů dřív a dřív končím nebo později a zase později končím jo. Někdy se to může lišit. 00:11:03-7

ÚPRAVA PRAC. DOBY PODLE POTŘEBY

V: Jak vypadají vaše víkendy? 00:11:05-2

TRÁVENÍ VOLNÉHO ČASU DOMA

DOHÁNĚNÍ ZESTŮ

J: Víkendy, víkendy... o víkendu bývám doma a snažím se dohnat to, co jsem přes týden nestihla jo. Pořádně uklidím, uvařím, posekám zahradu. Teď se snažím chodit pěšky, když je koronavirus, takže třeba chodím na koně do Loučně pěšky, přes les, když mám víc času. No a pak nějaký návštěvy, spíš tak rodinný. 00:11:39-7

DOMÁCÍ PRÁCE

SPORT

RODINNÉ NÁVŠTĚVY

V: Kam jezdíte za rodinou? 00:11:44-4

J: Máme rodinu v Sobotíně a v Šumperku, takže tam jezdíme. Spíš do toho Sobotína...

nebo pak ke kamarádce do Losin a do Šumperka. Někdy chce Dája k nějaké kamarádce, takže ji zavezu, přivezu. To je většinou do Rapotína, tam má dobrou kamarádku. 00:12:19-9

V: Jezdí návštěvy i k vám? 00:12:25-7

J: Ne tak často, ale jezdí. 00:12:33-1

V: Jak to máte se stravováním, když jste takhle časově vytížená? 00:12:40-7

J: Snídani máme ráno doma. Oběd mám v práci a Dája chodí ve škole na obědy. Naštěstí s náma bydlí moje maminka, málokdy někam jezdí, takže vaří jo. Takže když přijedeme večer domů, tak máme uvařený jídlo od maminky. Popřípadě si dáme studenou večeři. O víkendu vařím já... ještě jsem zapomněla říct. Máme včely, stará se o ně maminka, ale o víkendu jí s tím pomáhám, když je potřeba. No a někdy i pracuju, protože jsem účetní, takže někdy dělám účetnictví někomu soukromě. To se stává spíš na začátku roku, kdy se řeší daně, že se někdo ozve. 00:13:52-4

V: Tak jo, to bude asi všechno. Ještě se zeptám, jestli vás nenapadá někdo koho bych se mohla zeptat dál? 00:14:05-3

J: Koho potřebuješ? 00:14:09-9

V: Mám jen dvě podmínky, musí to být někdo z Losin a musí pracovat. Napadá vás někdo? 00:14:17-0

J: Konkrétně mě asi nikdo nenapadá... tady z Bukovic vůbec nikdo... v těch Losinách... kdo tam je... asi, kdybych byla na vašem místě, tak bych obešla obchody v Losinách jo, tam je ta Jendota, Zde Kup... tam je paní Dražná, ta si myslím, že by byla ochotná. No takže bych obešla ty obchody, květinku, Pralinkárnu, masnu, papíru, obec... jak je tam ten Dům služeb... co tam ještě je? Lázně, určitě do lázní se zkuste zajít zeptat nebo knihovna... a určitě se někdo najde. Kolik toho potřebujete? 00:18:16-4

V: Minimálně dvacet. Nejlíp, aby byla polovina žen a polovina mužů, protože každodenní mobilitu řeším z genderovýho hlediska... 00:18:35-3

J: Určitě někoho najdete. Kolik jich máte už? 00:18:40-9

V: Vy jste sedmá. 00:18:44-1

J: Zkuste to obejít. 00:18:47-9

V: Děkuju za tipy a za rozhovor. U vás si toho obzvlášť vážím, že jste si našla čas aj přesto, že se skoro nezastavíte. 00:18:59-1

J: Jo, není za co... ať to teda dobře dopadne. 00:19:05-9