

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta
Katedra psychologie

ŽIVOT BEZ AUTA A FAKTORY
OVLIVŇUJÍCÍ VOLBU
DOPRAVNÍHO MÓDU

LIFE WITHOUT A CAR AND FACTORS INFLUENCING
OUR MEANS OF TRANSPORT PREFERENCES



Bakalářská diplomová práce

Autor: **Zita Jahodová**

Vedoucí práce: **doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.**

Olomouc

2021

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala panu doc. PhDr. Matúšovi Šuchovi, Ph.D. za velkou ochotu, milý přístup a trpělivost při vedení této práce. Dále bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům za obrovskou podporu, kterou mi po celé studium dávali. A v neposlední řadě patří dík všem účastníkům výzkumu, bez kterých by tato práce nemohla být uskutečněna.

Místopřísežně prohlašuji, že jsem bakalářskou diplomovou práci na téma: „Život bez auta a faktory ovlivňující volbu dopravního módu“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci dne 31. 3. 2021

Podpis

OBSAH

Číslo	Kapitola	Strana
	OBSAH	3
	ÚVOD	5
	TEORETICKÁ ČÁST	6
1	Psychologické modely související s volbou dopravního módu	7
1.1	Podstata výzkumu v oblasti volby dopravního módu.....	7
1.2	Přehled nejvýznamnějších teorií.....	9
1.3	Teorie plánovaného chování - TPB	11
1.4	TIB – the Theory of interpersonal behavior	13
1.5	Model aktivace normy – The Norm-activation Model (NAM).....	14
1.6	Value-belief norm theory (VBN).....	15
1.7	Environmentální problematika	16
1.7.1	Comprehensive Action Determination Model (CADM).....	17
2	Další psychologické aspekty volby dopravního módu	19
2.1	Role zvyku v rozhodovacím procesu	19
2.2	Biografie mobility	24
2.3	Problematika genderu	26
2.4	Volba transportního módu jako sociální a morální dilema	29
2.5	Sociální vliv	31
2.6	Vliv symbolických a afektivních faktorů na používání automobilu	33
2.7	Související výzkumy	34
	VÝZKUMNÁ ČÁST	37
3	Výzkumný problém, výzkumné cíle a otázky	38
3.1	Výzkumný problém	38
3.2	Cíl výzkumu	38
3.3	Výzkumné otázky	39
4	Metodologie výzkumu	40
4.1	Zvolený typ výzkumu.....	40
4.2	Charakteristika výzkumného souboru	40
4.3	Etická stránka výzkumu	43
4.4	Metody sběru dat	44
4.5	Metoda analýzy dat.....	44
5	Práce s daty a její výsledky	46
5.1	Skupina A – nikdy nezačali řídit	46
5.2	Skupina B – vzdali se řízení auta	50
5.3	Skupina C – Byli donuceni okolnostmi vzdát se řízení.....	55

5.4	Porovnání všech výzkumných skupin	58
6	Diskuze	61
7	Závěr.....	64
8	Souhrn	65
LITERATURA.....		68
PŘÍLOHY.....		77

ÚVOD

Současný rozvoj dopravního průmyslu nám nabízí všemožné způsoby cestování. Oblast dopravní psychologie se tak může věnovat spoustě různorodým tématům, zaměřeným nejen na řidiče a podmínky při cestování, ale i na proces volby dopravního módu. Dopravním (neboli transportním) módem rozumíme jednotlivé dopravní prostředky, ale rovněž chůzi či jízdu na kole nebo koloběžce. Mezi tyto oblasti výzkumu spadá i zkoumání motivace lidí zvolit si pro své cesty za prací i kamkoliv dál jiný dopravní prostředek než automobil, a právě toto téma jsem si vybrala pro svou práci.

V dnešní uspěchané době si spousta z nás nedokáže život bez osobního automobilu představit už jen kvůli každodennímu dojíždění za prací. Objevuje se však stále více lidí, kteří se automobilu rozhodli vzdát a k cestování užívají jiných dopravních prostředků. Motivací pro takový krok můžou být různé faktory, které se v této práci pokusím odhalit.

Inspirací pro výběr tématu mi byla skutečnost, že i ve svém okolí častěji vidám v okruhu známých rozhodnutí změnit svůj způsob cestování a zajímá mě, zda podobné faktory motivují více lidí.

Pro výzkum jsem zvolila kvalitativní design, jelikož je toto téma stále neprozkoumané a vyžaduje holistický přístup. Budu sledovat, jaké faktory pro lidi v různých věkových skupinách i socioekonomickém postavení hrají roli při změně užívání dopravního prostředku a vzhledem k volbě třech různých skupin respondentů i možnost dlouhodobého udržení takového rozhodnutí. Výzkum je zaměřen nejen na jedince, kteří automobil nikdy nepoužívali nebo se řízení po chvíli vzdali, ale i na ty, kteří své rozhodnutí změnili nebo kteří byli donuceni okolnostmi vzdát se automobilu.

Na následujících stránkách se pokusím objasnit jaké faktory a motivy vedou jedince k rozhodnutí žít bez auta a jaké výhody či nevýhody na tomto životě shledávají.

TEORETICKÁ ČÁST

1 PSYCHOLOGICKÉ MODELÝ SOUVISEJÍCÍ S VOLBOU DOPRAVNÍHO MÓDU

V této kapitole se budeme zabývat vybranými a v literatuře nejčastěji zmiňovanými teoretickými konstrukty a modely, které se snaží demonstrovat faktory a proměnné, které hrají roli ve volbě dopravního módu.

1.1 Podstata výzkumu v oblasti volby dopravního módu

Dnešní společnost je velmi závislá na automobilech. Používání automobilu s sebou nese samozřejmě výhody jako je flexibilita, komfort, nezávislost na jízdních řádech apod., ale také četné nevýhody. Jedná se zejména o environmentální dopad používání automobilů, z toho plynoucí respirační a kardiovaskulární onemocnění, snížení fyzické aktivity jedinců, dále zvyšování cestovních nákladů, finančních a půdních zdrojů na budování a opravy silnic, stavění parkovacích míst a mnohé další nevýhody (Conley & McLaren, 2009).

Odhaduje se, že 44,5 % emisí, tedy látek znečišťujících ovzduší, tvoří pouze osobní automobily (Ministerstvo životního prostředí, 2004). „*Po radikálním snížení emisí z uhelné energetiky kolem poloviny 90. let minulého století se dopravní emise díky explozivnímu růstu automobilové dopravy dostaly mezi prioritní problémy v oblasti životního prostředí ve vztahu ke zdraví zejména naší městské populace*“ (Bencko, Tuček, Petanová, & Novotný, 2007, 70). Nárůst cestování a nákupu osobních automobilů je nevyhnutelným aspektem ekonomického růstu. Nicméně i přesto lze snižovat míru emisí a používání fosilních paliv. Energeticky účinné technologie vozidel a minimalizace používání osobních automobilů mohou pomoci snížit dopad rostoucí spotřeby energie produkované dopravou na životní prostředí (Saleem, Eagle, & Low, 2018).

Lind, Nordfjærn, Jørgensen, a Rundmo (2015) ve své práci zmiňují, že obzvláště v městských oblastech mají lidé častěji možnost si vybrat mezi veřejnou dopravou a vlastním dopravováním se prostřednictvím auta ve srovnání s jedinci, kteří žijí na venkově. Zde může být obtížnější dojíždět jinými dopravními prostředky kvůli špatně dopravní obslužnosti. Z tohoto důvodu je především důležité zkoumat faktory, které mají vliv na volbu dopravního módu v souvislosti s možnostmi cestování lidí žijících ve městech (Lind et al., 2015).

Při rešerši dosavadních studií zjistíme, že propagace chůze, jízdy na kole a používání veřejné dopravy je středem zájmu mnoha vyspělých států. Například “The Portland Bicycle Plan“ pro rok 2030 předpokládá zvýšení podílu užívání jízdních kol z 6 % na 25 % pro všechny cesty do roku 2030 (City of Portland Bureau of Transportation, 2010). Philadelphia Pedestrian and Bicycle Master Plan si za cíl stanovil již v roce 2010 zvýšit dojíždění na kole z 1,6 % na 5 % a pěší chůzi z 8,6 % na 12 % do roku 2020 (City of Philadelphia, 2012). Na těchto příkladech můžeme vidět, že mnoho států a jejich měst má zájem o omezení užívání osobních automobilů alespoň v rámci cest s krátkými vzdálenostmi.

Hertfordshire County Council (1993) přišel s jednou z prvních psychologických iniciativ zaměřených na snížení používání automobilů. Cílem této iniciativy bylo zvýšit povědomí o dopadech automobilů na životní prostředí prostřednictvím přesvědčivých informací upozorňujících na dopravní zácpy, problémy se znečištěním přírody a podporou udržitelnějších způsobů cestování. Kampaň předpokládala, že dojde ke změně postojů, které následně iniciují změnu chování.

Takové kampaně ale až přespříliš spoléhají na šíření povědomí o důsledcích nadměrného užívání auta. To znamená, že jejich iniciativy tedy předpokládají, že postoje lze změnit zvýšením povědomí o dopadech automobilů na životní prostředí (Rose & Ampt, 2001). Bamberg a Schmidt (2003) uvádí důvody, které vedou k volbě druhu dopravního prostředku. Postoje k různým druhům dopravy však zahrnují celou řadu rozličných přesvědčení, která samozřejmě mohou zahrnovat obavy o životní prostředí. Častěji se však jedná spíše o obavy týkající se osobní užitečnosti a funkčnosti každého dostupného druhu dopravy, přičemž v potaz jsou brány faktory jako je doba cesty, finanční náklady nebo potřeba pohodlí (Bamberg & Schmidt, 2003). Často jedinec užívá automobil i přestože si plně uvědomuje ekologické dopady tohoto rozhodnutí, a to zejména proto, že na prvním místě jsou pro něj zkrátka jeho individuální záměry. Hledá nejfunkčnější a nejideálnější řešení, nikoli to nejšetrnější k životnímu prostředí. (Vugt, Meertens, & Lange, 1995). Pokud jsou osobní výhody upřednostňovány před ekologickými důsledky, je logické, že pravděpodobnost zásadního ovlivnění postojů ve prospěch redukce užívání auta, není příliš velká.

Účinnost konkrétních intervencí závisí na kontextu situace. Například infrastruktura a programy pro podporu užívání jízdních kol v Americe pomohly zvýšit podíl dojíždění na kole v čtvrtích poblíž městského jádra metropolitních oblastí, jako je Portland, New York a Washington. V předměstských částech byl vzrůst používání kol naopak menší, jelikož cílové

lokace jsou zde více rozprostřeny (Pucher, Buehler, & Seinen, 2011). Anable (2015) poukazuje na fakt, že určité intervence mohou být také účinnější pro jedince, kteří nejsou zcela spokojeni s dopravními módy, jež využívají nejčastěji. Někteří mohou být např. frustrováni v důsledku jejich vysoké frekvence užívání automobilů, a proto mají menší touhu řídit. Tito lidé mohou být mnohem vstřícnější k intervencím podporujícím jízdu na kole a chůzi nežli lidé, kteří se domnívají, že jsou na autech zcela závislí. Ti totiž považují změnu jejich dopravního chování za obtížně proveditelnou a nespatřují ani žádnou morální povinnost řídit méně. Pokud chceme nějakým způsobem ovlivnit volbu dopravního módu, je nezbytné jasněji pochopit, jaké jsou překážky bránící preferenci chůze, dojíždění na kole nebo veřejnou dopravou pro různé typy lidí v odlišných komunitách (Anable, 2005).

Je důležité vzít v úvahu fakt, že používání automobilů není jen o racionálních ekonomických rozhodnutích, ale svoji roli zde zastávají taktéž estetické, emocionální a smyslové reakce na řízení, vliv příbuzných a pro jedince významných lidí, sociodemografické faktory, povolání jedince a mnoho dalšího. Z toho vyplývá, že rozhodnutí pro jiné dopravní módy se opírá o fakt, že tyto funkce budou oněmi módy uspokojivě splněny (Sheller, 2004). V důsledku uvedených vlivů roste zájem o zkoumání těchto a dalších proměnných majících vliv na volbu transportního módu (Ciommo, Comendador, López-Lambas, Cherchi, & Ortúzar, 2014).

1.2 Přehled nejvýznamnějších teorií

Psychologické a behaviorální strategie se zaměřují na podporu dobrovolné změny chování prostřednictvím modifikace postojů a přesvědčení týkajících se volby dopravy, přičemž do těchto strategií bývají začleněny i další faktory ovlivňující volbu, o kterých jsme hovořili výše. Jejich cílem je rovněž poskytnout řidičům informace ke zvýšení znalostí potřebných k rozhodnutí používat dopravu šetrnou k životnímu prostředí (Rose & Ampt, 2001).

Chng, Abraham, White, Hoffmann, a Skippon (2018) uvedli integrativní přehled a konceptuální rámec psychologických teorií zaměřených na používání automobilů a volbu dopravního módu. Z nalezených studií bylo pro jejich výzkum vybráno 32 relevantních, přičemž došli k následujícím výsledkům. Ve zkoumaných studiích bychom našli dohromady 15 teorií objasňujících užívání automobilů. Polovina studií aplikovala teorii plánovaného chování (TPB – the Theory of Planned Behavior) a/nebo také Norm Activation Model – volně přeloženo jako model aktivace normy (NAM). V dalších studiích se objevovaly např. tyto teorie: Model of determinants of script-based driving choice (2001),

Value Belief Norm Theory (1999), Theory of Interpersonal Behaviour atd. Do roku 2010 se nejvíce aplikovaly TPB a NAM, přičemž v dalších letech se jednalo hlavně o teorie zahrnující i koncepci environmentálního chování jako je Comprehensive Action Determination Model (2010) či Stage Model of Self-Regulated Behavioural Change (2013).

Vzhledem k faktu, že psychologické teorie jsou aplikovány v dopravních studiích již pod dobu tří desetiletí, je překvapivé, že existuje nedostatek výzkumů, které systematicky hodnotí jejich aplikaci. Již uskutečněné recenze a metaanalýzy v této oblasti se často zaměřovaly buď na jednotlivé psychologické konstrukty, nebo na konkrétní teorii, vesměs žádné se ale nevěnovaly přezkoumání širě teorií, aplikaci implicitních mechanismů nebo kvalitě této aplikace. Ve výzkumech zaměřujících se na používání aut a volby transportního módu jsou nutná empirická hodnocení užitečnosti psychologických teorií a proveditelnosti jejich aplikace v intervenčních designech, které mají za cíl redukci automobilů na silnicích (Chng et al., 2018).

Abychom dospěli k pochopení, jaké faktory ovlivňují volbu dopravního módu, musíme se nejdříve zabývat problematikou rozhodovacího mechanismu. Existují dva majoritní proudy, které se snaží tuto problematiku objasnit. První je založen na behaviorálních teoriích, druhý na teoriích kognitivních. Při studiu dopravního chování se rovněž setkáváme s třetím proudem, jenž zahrnuje mikroekonomické teorie, které hrály po desetiletí důležitou roli v oblasti výzkumu dopravního chování (Sunitiyoso, 2008).

Rozdíl mezi behaviorálními a kognitivními teoriemi spočívá v jejich přístupu k vysvětlení faktorů ovlivňujících lidské chování. Behaviorální teorie se snažily vypořádat se vztahem mezi pozorovatelným chováním a pozorovatelnými podmínkami v prostředí. Aplikují výsledky z laboratorních výzkumů na vysvětlení fungování lidského chování v široké škále životních situací. Kognitivní teorie naopak poskytují kontrast k těm behaviorálním. Zatímco behaviorální psychologové se pokoušejí o zkonstruování porozumění lidského fungování na základě pozorovatelného chování, kognitivní psychologové považují domněnky o procesech, které probíhají v našich myslích, za nedílnou součást a základ jejich teorie. Taktéž odmítají myšlenku, že nejdůležitější je samo pozorování chování, nahlíží na něj spíše jako na expresi myšlenek a nápadů vzniklých v mysli. Ústředním předmětem zkoumání je tedy mentální proces, jenž může objasnit jedincovo chování (Sunitiyoso, 2008).

Výzkumy, zabývající se psychologickými teoriemi vysvětlujícími volbu dopravního módu a používání automobilu, se ve svých výsledcích vždy neshodují. To vyplynulo z metaanalýzy, kterou provedli Lanzini a Khan (2017). Heterogenita výsledků dle autorů spočívá zejména v rozdílné operacionalizaci pojmů a v chybách měření. Dále zde hrají roli specifické rysy některých skupin (např. studenti) nebo také účel, za kterým je cesta realizována (práce, škola, nákupy, výlety).

1.3 Teorie plánovaného chování - TPB

Nejpopulárnějším teoretickým rámcem, který byl aplikován na volbu dopravního módu, je teorie plánovaného chování, zkráceně TPB (z angl. the Theory of Planned Behavior), vycházející z teorie odůvodněného jednání (the Theory of Reasoned Action). Dle Bamberga a Schmidta (2003), kteří ve své studii zkoumali dopravní chování vysokoškolských studentů, má TPB vyšší vysvětlovací schopnost použití automobilu než NAM, o které pojednává kapitola 1.4.

Ajzen (1991), jenž je autorem TPB, tvrdí, že se jedná o obecnou teorii sociálního chování. Během následujících let byla TPB v několika studiích různě modifikována. Podle tohoto konstruktů je lidské jednání řízeno třemi faktory. V první řadě se jedná o přesvědčení o pravděpodobných důsledcích našeho chování (postoj k chování). Postoj jedince znamená subjektivní tendenci k chování nebo také větší či menší inklinaci k uskutečnění dané aktivity. Pokud to vztáhneme na oblast mobility, mohl by jedinec mít kladný vztah k dojíždění do práce veřejnou dopravou, jelikož se domnívá, že je správné přispívat k ochraně životního prostředí svými každodenními činnostmi.

Druhým faktorem je přesvědčení o normativních očekáváních druhých (subjektivní norma). TPB se zaměřuje jak na instrumentální motivy vedoucí k volbě dopravního módu, tak na některé konkrétní sociální a symbolické motivy – subjektivní normy odkazují na motivaci být v souladu s očekáváním referenčních skupin (Lanzini & Khan, 2017). Hovoříme-li o subjektivní normě, máme na mysli sociální tlak, který jedinec ve svém životě nevyhnutelně zažívá. Ptáme se, zda po nás lidé vyžadují určitou specifickou formu chování. Příkladem může být otázka: „Pocituji tlak ze strany svých vrstevníků a pro mě důležitých osob, že bych měl/a v rámci dojíždění využívat především ekologické způsoby dopravy?“.

Poslední složkou ovlivňující naše chování je dle TPB přesvědčení o přítomnosti faktorů, které mohou podporovat nebo naopak bránit aktu jednání (vnímaná kontrola

chování). TPB předpokládá, že pokud si jedinec vybírá mezi behaviorálními alternativami, vybere si tu, která přinese nejvíc pozitivních behaviorálních důsledků. Jednání je tedy pod jedincovou vnímanou kontrolou (Bamberg, Ajzen, & Schmidt, 2003).

Právě kombinace postoje k chování, subjektivní normy a vnímané kontroly chování vede k formování behaviorální intence (Lanzini & Khan, 2017). Záměr je tedy považován za souhrn všech kladů a záporů, které člověk bere v úvahu při úmyslném rozhodování, zda by chování mělo být provedeno či nikoli (Ajzen, 1991).

Podle teorie by mělo být možné ovlivnit jedincovy záměry a jeho chování navržením intervence, která má významné účinky na jeden nebo více faktorů, tj. na postoje k chování, subjektivní normu a vnímanou kontrolu chování. Ačkoli jedincova přesvědčení mohou být neopodstatněná nebo předpojatá, předpokládá se, že jeho postoje, subjektivní normy a vnímaná kontrola chování vycházejí z těchto přesvědčení, vytvářejí odpovídající behaviorální záměr, a nakonec vyústí v chování, které je v souladu s celkovým obsahem oněch přesvědčení. Tento názor zpochybňují teoretici tvrdící, že lidské chování může být také automatické, respektive založené na zvyku, o čemž pojednává *kapitola 2.1*. Důležitou roli při pokusech otestovat tuto koncepci hrálo také zkoumání předchozího chování. Pokud je sociální chování odůvodněné, frekvence předchozího chování by pak měla mít pouze nepřímý vztah k pozdějšímu chování. Jeho účinek by měl být zprostředkován záměrem a vnímanou kontrolou chování. Typické ovšem je, že chování v minulosti významně zlepšuje predikci pozdějšího chování, a to nad účinky záměrů a vnímané kontroly chování. Je tu tedy možnost, že hlavní roli hraje zvyk. Rozšíření TPB, která zahrnují konstrukt zvyku (Verplanken, Aarts, & Van Knippenberg, 1994), ukazují, že zvyk volit automobil jako dopravní prostředek přímo ovlivňuje volbu transportního módu a zmírňuje vztah mezi záměrem a chováním.

Prediktivní síla předchozího chování má ale i alternativní vysvětlení, které se opírá o myšlenku, že onen silný vztah mezi přechodím a pozdějším chováním je pouze důkazem stability chování v čase. Z toho ovšem vyvstává otázka faktorů, které jsou za tuto stabilitu odpovědné. Zvyk je pouze jedním z mnoha možných zprostředkujících faktorů a ve skutečnosti nemusí být vůbec zapotřebí, pokud vezmeme v potaz právě stabilitu chování (Bamberg et al., 2003).

Míra předchozího chování odráží působení všech faktorů, interních i externích, které měly vliv na uskutečnění či neuskutečnění jednání v minulosti. Pravidelné cestování

autobusem tedy může odrážet kladnou hodnotu připisovanou veřejné dopravě, pohodlnou vzdálenost autobusových zastávek, nedostatek alternativních způsobů dopravy, pocit relativní bezpečnosti během cesty autobusem atd. Dokud konfigurace řídicích faktorů zůstane v průběhu času stabilní, není důvod ke změně chování. V kontextu teorie plánovaného chování se stabilita chování v průběhu času připisuje stabilitě záměrů a vnímané kontrole chování. Tyto faktory pravděpodobně určovaly chování v minulosti a pokud zůstanou nezměněny, vytvoří odpovídající chování v budoucnu. Dle TPB tedy není nutné domnívat se, že chování se dostalo pod kontrolu zvyku (Bamberg et al., 2003).

1.4 TIB – the Theory of interpersonal behavior

Triandis (1997) vytvořil teorii interpersonálního chování, z angl. the theory of interpersonal behavior (zkr. TIB). Ta předpokládá, že pozorované chování odpovídá záměru, který je zprostředkován zvykem (závisí na frekvenci používání daného dopravního prostředku) a usnadňujícími podmínkami (kontext situace). Dle Galdamese, Tudely a Carrasca (2011) kontextem označujeme v tomto případě všechny exogenní faktory, které ovlivňují záměr aktivovat chování, může se jednat např. o dostupnost a charakteristiku alternativ dopravních módů, individuální socioekonomické faktory (vlastnictví automobilu, příjem domácnosti, velikost rodiny), či atributy související s úrovní služeb a dopravních podniků. Triandis (1977) uvádí, že záměr, kromě výše zmíněného, závisí na třech faktorech, jsou jimi postoje, afekty a sociální aspekty.

Dle TIB mezi sebou postoj a chování pozitivně korelují, ačkoli jejich vztah není přímý. Skutečnými předchůdci chování jsou záměry, nikoli postoje (Galdames et al., 2011). Triandis (1977) tvrdí, že záměru předcházejí postojové, afektivní a sociální faktory, které jsou v interakci se zvykem a kontextovými aspekty situace, načež dojde k vytvoření konečného chování. Síla postoje závisí na dvou faktorech – očekávání lidí o výsledcích chování a důležitost/hodnota, kterou těmto možným výsledkům prisuzují.

Dopad sociálních faktorů na záměry lze popsat pomocí sociální normy, sociální role a sebepojetí. Sociální norma souvisí s účinkem chování ostatních na jedincovo chování, zatímco sociální role je spojena s očekáváním, že má okolí představu o jedincovém sociálním postavení. Sebepojetí souvisí se sebeúctou a názory jednotlivce na sebe sama. Afektivní faktory berou v úvahu emoce vyvolané cestováním. Afektivní hodnocení spočívá v připisování afektivní kvality podnětům, což může vést k dosažení určitého postoje (Galdames et al., 2011).

Společným znakem TPB a TIB je fakt, že se v obou případech jedná o obecné teorie sociálního chování, jež zahrnují konstrukty očekávaných hodnot a normativního přesvědčení, které vysvětlují behaviorální intenci a chování. Klíčovým rozdílem je však míra zdůrazňující vědomé posuzování možností oproti chování, které je založeno na zvyku. TIB tvrdí, že dojde ke snížení této vědomé kontroly, když dojde k vytvoření a posílení chování založeném na zvyku (Chng et al., 2018).

1.5 Model aktivace normy – The Norm-activation Model (NAM)

Model aktivace normy (Schwartz & Howard, 1981) předpokládá, že hnací silou chování je pocit morální povinnosti – osobní norma (angl. personal norm). Tato osobní norma není vždy aktivní, proces je zahájen pouze v případě, že osoba vnímá někoho nebo něco v nouzi (angl. awareness of need). Osoba jedná pouze pokud vidí příčinnou souvislost mezi svými činy a problematickým výsledkem (angl. awareness of consequences). Konečně musí jednající osoba zažít určitou míru vnímané kontroly chování, aby aktivovala osobní normu.

Osobní normy se tedy aktivují proměnnými, jako je povědomí o nepříznivých důsledcích nepřijetí chvályhodného chování (povědomí o důsledcích), nebo připuštění zodpovědnosti odrážející pocity odpovědnosti za negativní výsledek jednání (převzetí odpovědnosti) (Lanzini & Khan, 2017). Podle teorie NAM jsou osobní normy pravděpodobně nejdůležitějším prediktorem chování, přestože nejsou jediným. Sociální normy mají rovněž ovlivňovat chování, a to jak přímo, tak zprostředkované osobními normami (Klöckner & Blöbaum, 2010).

Pokusy empiricky potvrdit přímý vliv sociálních norem na chování však nebyly v oblasti volby dopravního módu úspěšné (Bamberg & Möser, 2007). Rovněž se uvažuje o vlivu nemorálních aspektů, jako je úspora času nebo peněz, které by se v TPB odrážely ve vnímané kontrole chování. Zahrnutí nemorálních aspektů odráží širší chápání této teorie, najdeme ho následujících studiích (Klöckner & Matthies, 2004; Matthies & Blöbaum, 2007; Matthies, Klöckner, & Preißner, 2006).

NAM, stejně tak jako teorie VBN, kterou si přiblížíme v kapitole 1.6, byl vyvinut za účelem vysvětlení konkrétních vzorců chování. NAM se soustředí na objasnění prosociálního altruistického chování, zatímco VBN se snaží vysvětlit podstatu environmentálního chování, přičemž ale obě teorie považují osobní normy za jediný přímý determinant. V tom se liší např. od TPB či TIB, které tuto roli přiřazují behaviorálnímu

záměru. Teorie mechanismů vedoucích k osobním normám jsou nicméně v obou teoriích rozdílné (Chng et al., 2018).

Podle teorie aktivace norem (Schwartz, 1977) by mělo být prosociální chování, např. výběr ekologicky šetrnějších způsobů cestování, reakcí na osobní normy související s prosociálním chováním. Dle Sterna, Dietze, Abel, Guagnanaa a Kalofa (1999) teorie tvrdí, že přesvědčení o potřebě ochrany životního prostředí ovlivňuje jednak povědomí jedinců o důsledcích souvisejících s konkrétním chováním, a také ovlivňuje jejich přesvědčení o vlastní schopnosti odvrátit negativní důsledky tohoto chování. Několik studií podpořilo myšlenku, že aktivace norem může být důležitá pro různé udržitelné chování.

Porovnání proměnných z TPB a NAM Abramse (2009) ukázalo, že volba automobilu jako hlavního dopravního prostředku je vysvětlena hlavně vnímanou kontrolou chování a postoji, zatímco záměr omezit používání automobilu je vysvětlen pomocí osobních norem.

1.6 Value-beliefs norm theory (VBN)

Podle Sterna a kol. (1999) může být výběr způsobů dopravy šetrných k životnímu prostředí založen na pocitu morální povinnosti jednat udržitelným způsobem. Teorie VBN předpokládá, že hodnoty a přesvědčení týkající se životního prostředí, tedy povědomí o negativních dopadech chování na životní prostředí a přijetí zodpovědnosti za něj, aktivují osobní normu, aby jednala proenvironmentálně. Vznikne tak pocit morální odpovědnosti jednat za účelem ochrany životního prostředí. Osobní norma poté generuje připravenost jednat proenvironmentálně, což se může projevit například ochotou omezit používání automobilů (např. Nordlund & Garvill, 2003).

Podle Stega, Dreijerinka a Abrahamseho (2005) se prediktivní síla VBN zvyšuje, pokud povědomí jedinců o důsledcích svého chování a připuštění odpovědnosti za něj, dokáže předpovídat specifické chování. Tato specifická přesvědčení vedou k aktivaci osobních norem, které následně mohou ovlivnit různé typy proenvironmentálního chování (Stern, 2000). Rovněž určují, zda se jedinec cítí morálně odpovědný jednat způsobem, který je šetrný k životnímu prostředí (Steg, 2005).

De Groot a Steg (2009) ve své studii dospěli k názoru, že povědomí o dopadech výběru automobilu jako dopravního módu na životní prostředí a pocit odpovědnosti za tyto důsledky souvisí s pocitem morální povinnosti omezit používání automobilu. To souviselo s přijetím dopravních opatření, která zvyšovala náklady spojené s používáním automobilu.

Výsledky, které přinesla studie Lind et kol. (2015) ukázaly, že osobní normy předpovídaly volbu udržitelného způsobu dopravy. V souladu s tvrzeními výše se ukázalo, že k výběru veřejné dopravy přispěly rovněž faktory specifické pro chování, které odráží silné pocity morálního závazku a výrazný pocit odpovědnosti, co se týče rozhodnutí využívat alternativní dopravní módy k automobilu. Nízké skóre u těchto faktorů bylo naopak častější u respondentů patřících do skupiny jedinců, kteří nejčastěji využívají soukromé motorizovaného cestování, zejména automobil. V rozporu s očekáváním byl výsledek, že uživatelé automobilů cítili větší odpovědnost za odvrácení negativních důsledků používání automobilů na životní prostředí než jedinci, kteří využívali MHD. Vysvětlení by mohlo spočívat v názoru, že ti, kteří si pro své cesty nejčastěji volí veřejnou dopravu, necítili odpovědnost za negativní důsledky používání automobilu, jelikož onu odpovědnost již převzali prostřednictvím svého proenvironmentálního chování.

1.7 Environmentální problematika

Na volbě transportního módu má bezesporu podíl i proenvironmentální chování. Právě environmentální hodnoty tento typ chování ovlivňují. Proenvironmentální chování lze považovat za formu altruistického chování, jelikož jedinec se vzdává osobních výhod ve prospěch životního prostředí (Abrahamse et al., 2009).

Emise z dopravy přispívají ke změně klimatu (Oskamp, 2000) a kardiovaskulárním či respiračním onemocněním (Peters & Hertwich, 2004), přičemž velký podíl na produkci těchto emisí má právě nadměrné používání automobilů. Proto je i v environmentálním zájmu, aby došlo k jeho redukci. Infrastrukturální úpravy nebo legislativní opatření poskytují pobídky pro snižování počtu aut na silnicích, avšak psychologické strategie zaměřené na postoje a vnímání jsou obvykle přijatelnější a méně nákladné (Taylor & Ampt, 2003).

Na rozdíl od jiných druhů ekologického chování, jako např. recyklování a menší spotřeba vody či elektřiny, je redukce používání auta aktivní volbou, která často vede k extrémním změnám v prostorovém rozsahu činností jedinců, a to prostřednictvím alternativních módů nebo jednoduše prostřednictvím celkového snížení mobility. Kromě toho zde hraje roli, že příspěvek k znečištění životního prostředí jednoho jedince je malý, přičemž společné používání automobilu má samozřejmě velký dopad na místní, regionální a globální prostředí. Je tedy žádoucí, aby studium faktorů ovlivňujících používání automobilů bylo zasazeno do teoretického kontextu, který na jedné straně zahrnuje

vypořádání se s procesy spojenými s lákavostí velkých osobních výhod pro jedince, a který na straně druhé pracuje s uvědoměním, jak negativní dopady společného nadměrného používání automobilů ovlivňují jedince a jejich volby dopravního módu (Polk, 2004).

Několik studií založených na modelech, které zahrnují afektivní i kognitivní složky, naznačuje, že znalosti o životním prostředí jsou při předvídání proenvironmentálního chování méně důležité než postoje (Nilsson & Küller, 2000). Pokud jde o schopnost predikce volby transportního módu, environmentální hodnoty, přesvědčení a obavy tedy hrají spíše okrajovou roli. Jako významné prediktory se však jeví u záměru zvolit ekologickou alternativu způsobu dopravy (Lanzini & Khan, 2017). Kennedy, Demoullin a Mohareb (2009) přichází s názorem, že mnoho lidí, bez ohledu na to, jak silné jsou jejich environmentální přesvědčení a povědomí o environmentální problematice, nebude jednat odpovídajícím způsobem v souladu s tímto povědomím a přesvědčením.

Všeobecná podpora redukce užívání aut a větší kritika automobilů zvyšuje ochotu jedinců omezovat používání auta. Čím více se individuální automobilita váže k určitým environmentálním problémům, tím je větší pravděpodobnost, že jedinec omezí využívání tohoto dopravního prostředku.

1.7.1 Comprehensive Action Determination Model (CADM)

Dle Klöcknera a Blöbauma (2010), kteří jsou autory této teorie, žádný z výše uvedených modelů a přístupů nepředstavuje adekvátní ucelený pohled na determinaci environmentálního chování, který by zahrnoval všechny podstatné faktory. Každý model tedy příliš přeceňuje význam jeho charakteristických aspektů, přičemž ale opomíjí další aspekty, které se nedají považovat za zanedbatelné. Teorie plánovaného chování se např. soustředí na záměry, přičemž však nevěnuje dostatečnou pozornost roli objektivních situačních omezení, jakožto ani zvyku a osobním normám. Stejně tak model aktivace normy se zaměřuje na osobní normy, ale taktéž podceňuje roli zvyku, záměrů, postojů a samotných situací. Obdobně tomu je i u dalších teorií. Tato fakta vedla k názoru, že by mohla být dobrým řešením kombinace existujících teorií. Vznikl by tak jeden teoretický rámec, který by se vztahoval na všechny situace chování a popisoval by všechny relevantní faktory, které toto chování ovlivňují. Integrace všech relevantních prediktorů chování by usnadnila snazší zahrnutí těchto aspektů do intervenčních strategií (Klöckner & Blöbaum 2010).

CADM vychází primárně z předpokladu, že individuální chování jedince je přímo určováno vlivy, které mohou pocházet ze tří zdrojů: záměrného, situačního a zvykového

(Bahadur & Tanner, 2004). Vliv sociálních norem či osobních norem v tomto modelu není přímý, ale spíše zprostředkovaný záměrnými a zvykovými procesy (Bamber & Möser, 2007). Záměr předchází konečnému rozhodnutí o chování a měl by teoreticky vyplývat právě z osobních norem, postojů a z vnímané kontroly chování. Osobní normy považujeme za stabilní odkazy na systém osobních hodnot, k jejichž aktivaci může dojít potenciálně v jakékoli situaci, ale ne vždy je to nutné. Všechny tyto zdroje neexistují nezávisle na sobě, ale v průběhu času interagují a stává se z nich komplex (Klöckner & Blöbaum 2010).

Jak bylo popsáno výše, dle Klöcknera a Blöbauma (2010), normativní procesy mají vliv na to, jak se při rozhodování utvářejí záměry. Ovlivňují také zvyky kvůli jejich vysoké časové stabilitě ve srovnání s průměrnou úrovní postoje a vnímanou kontrolou chování. Osobní normy považujeme za stabilní odkazy na systém osobních hodnot, které se mohou potenciálně aktivovat v jakékoli situaci, ale nemusí se nutně aktivovat vždy.

Procesy založené na zvyku a procesy situační zasahují do záměrných procesů a zmírňují dopad záměrů na chování (Ajzen & Fishbein, 2005). Předpokládá se, že osobní normy se dlouhodobě přizpůsobují situačním podmínkám. Je to z toho důvodu, že normy, které se chovají subjektivně či objektivně nefunkčním způsobem, se z dlouhodobého hlediska změní nebo deaktivují. S odkazem na NAM se předpokládá, že osobní normy by měly být ovlivněny vědomím potřeby, vědomím důsledků a vnímanou kontrolou chování, protože ty jsou nezbytné k aktivaci pocitů morální povinnosti (Hunecke, Blöbaum, Matthies, & Höger, 2001). Zvyky jsou vytvářeny úspěšným prováděním stabilních vzorců chování ve stabilních situacích, což znamená, že minulé chování je klíčovou proměnnou při vytváření zvyku (Klöckner & Blöbaum, 2010).

Objektivní situační podmínky (u volby dopravního módu se jedná zejména o možnost využít automobil) by dle CADM měly ovlivňovat chování přímo, přičemž také funguje jako mediátor vnímaná kontrola chování. Zvyky se mohou vyvinout pouze za předpokladu stability situačních vlivů. Předpokládá se, že osobní normy předpovídají zvyky při výběru automobilu jako transportního módu. Vliv sociálních norem na zvyky by měl být zprostředkován osobními normami, které mají také hlavní vliv na výsledné chování (Klöcknera & Blöbauma, 2010).

Neustále ovšem přetrvává potřeba další empirické studie, která by ověřila platnost vztahů navrhovaných touto teorií a možnost jejich aplikace do intervenčních programů (Chng et al., 2018).

2 DALŠÍ PSYCHOLOGICKÉ ASPEKTY VOLBY DOPRAVNÍHO MÓDU

Druhá kapitola této práce se zabývá dalšími psychologickými aspekty, které souvisí s volbou dopravního módu. Jedná se však o faktory a proměnné, které nejsou zahrnuty komplexně v uceleném modelu, či teorii. I přesto jsou nesmírně významné a mohou nám osvětlit mnoho otázek, které s touto problematikou souvisí.

2.1 Role zvyku v rozhodovacím procesu

Jak jsme již uvedli výše, teorie TPB předpokládá, že naše chování je odůvodněné, kontrolované nebo plánované. Na vědeckém poli se ovšem objevují i názory, že chování je v konečném důsledku spíše založené na zvyku a je do jisté míry automatické (např. Aarts & Dijksterhuis, 2000; Aarts et al., 1998; Bagozzi, 1981; Fazio, 1990; Ouellette & Wood, 1998; Ronis et al., 1989; Triandis, 1977). Právě role zvyku je dalším faktorem, který nepochybně ovlivňuje naše jednání. Mobilita je v moderním každodenním životě hluboce zakořeněna a volba dopravního módu se tedy stává extrémně opakujícím se typem chování (Verplanken, Walker, & Jurasek, 2008).

Pokud by chování bylo vždy odůvodněné, znamenalo by to pak, že předchozí chování má pouze nepřímou spojitost s pozdějším, poněvadž jeho efekt by byl zprostředkován spíše intencí nebo vnímanou kontrolou chování. Nicméně v některých regresních analýzách se dospělo k názoru, že předchozí chování zlepšuje predikci pozdějšího více než intence či vnímaná kontrola chování (Ouellette & Wood, 1998). Frekvence minulého chování je tedy ukazatelem síly zvyku, který lze použít jako nezávislý prediktor pozdějšího chování. Kvalita zvyku byla shledána jako důležitý faktor při volbě dopravního módu, a proto je zahrnuta v model a teoriích zabývajících se touto problematikou (Verplanken et al., 2008).

Chování vycházející ze zvyku je podněcováno opakujícími se podněty ve stabilním kontextu. Pojmem „kontext“ zde míníme prostředí, ve kterém se chování odehrává, máme tedy na mysli fyzické prostředí a infrastrukturu, ale také prostorové, sociální a časové podmínky (Verplanken, Aarts & Van Knippenberg, 1997). Denní dojíždění představuje typickou situaci, kdy dochází k rozhodnutí v relativně stabilních podmínkách: dopravní chování je jako takové zřídka výsledkem rozhodovacího procesu založeném na hodnocení

situace, spíše je značnou mírou ovlivněno minulým chováním a zvykem (Lanzini & Khan, 2017).

Pokud nastává opakovaně obdobná situace, dochází k tendenci dělat stejná rozhodnutí, jelikož jedinec logicky nemusí pokaždé zvažovat klady a zápory svého jednání, nebo přemýšlet, zda je ono jednání v souladu s jeho postoji, aby dospěl k volbě. Stejně jako u mnoha jiných každodenních způsobů chování se předpokládá, že i rozhodování mezi jednotlivými dopravními módy se často provádí bezděčně a automaticky (Verplanken, Aarts & Van Knippenberg 1997).

Několik studií již prokázalo, že míra minulého chování nebo zvyku předpovídá opakované chování spolu s ostatními tradičními prediktory, jako jsou např. postoje (Eagly a Chaiken, 1993). Některé studie dokonce tvrdí, že zvyk a postoje interagují, nicméně postoje jsou méně prediktivní, jelikož zvyk nabývá během času na síle (viz Montano & Taplin, 1991; Verplanken et al., 1994; Triandis, 1980). To znamená, že pokud je vytvořen silný zvyk, kognitivní úsilí může být sníženo na minimum pokaždé, když se jedinec střetne s obdobnými a srovnatelnými situacemi, které vyžadují stejné chování. Hloubka rozhodovacího procesu může být rovněž podmíněna situačními faktory, například v případě, kdy má rozhodnutí pro jedince významné důsledky. Pokud bychom se vrátili zpět k problematice volby dopravního prostředku, zřídka kdy používáme nějaký dopravní mód pro jednotlivý účel, ale spíše používáme určitý dopravní mód pro více účelů.

Daný dopravní prostředek tedy obvykle využíváme pro většinu cest, a tak je okamžitě první volbou při jakémkoli podnětu k cestě. Mohli bychom proto říct, že zvyk používat určitý druh dopravy je zobecněn napříč situacemi (Verplanken et al., 1994) a potřeba rozlišovat mezi jednotlivými cestovními účely a okolnostmi se může zmenšit. Tento předpoklad dosvědčuje i chování při výběru spotřebitele, kdy je dobře známo, že opakované nákupní chování může vycházet ze zvyku i za zcela odlišných okolností (např. objednání stejného nápoje, bez ohledu na bar, kde se nacházíte), což se vyznačuje omezeným procesem využívání informací při rozhodování (Engel, 1993).

Z výzkumu Verplankena a kol. (1997) vyplývá, že pokud jsou jedinci se silnými dopravními návyky konfrontováni s výběrem dopravního prostředku, mají tendenci používat heuristické strategie s vynaložením nízkého úsilí, aby dospěli k rozhodnutí, zatímco ti se slabými zvyky používají složitějších a kognitivně náročnějších strategií.

Rozvoj a síla zvyku mají tedy dalekosáhlé důsledky pro kognitivní fungování, zejména pro způsoby, jakými jsou situace vnímány a informace zpracovávány. Verplanken a Aarts (1999) poskytují empirické důkazy o tom, že zvyk tlumí zpracování informací o kontextu situace, ve které se má učinit rozhodnutí, stejně tak jako tlumí i informace o možnostech volby, které jsou nezbytné pro správné rozhodnutí a úsudky. Zdá se, že zvyky jsou spojeny s kognitivní orientací, která se vyznačuje preferencí relativně jednoduchých a heuristických možností a díky níž jednotlivci věnuje menší pozornost novým informacím a postupům.

Taktéž bylo zjištěno, že kromě faktoru síly zvyku, vedla k většímu úsilí zpracování informací a k hlubšímu posouzení možných alternativ doprava odpovědnost. Respondenti, kteří museli vysvětlit svůj výběr, zpracovávali informace důsledněji než ti, kteří vysvětlení podávat nemuseli. To je obecně v souladu se studiemi, které prokazují, že lidé vynakládají více kognitivního úsilí na úsudky a rozhodnutí, za něž se cítí osobně odpovědní (např. Tetlock, 1983; Weldon & Gargano, 1988). Zatímco rozsáhlost strategií zpracování informací se mohla lišit na základě toho, zda se jedná o silný, či slabý zvyk, manipulace s odpovědností měla potenciál motivovat jedince k udržení důslednosti ve vytváření úsudků (Verplanken et al, 1997).

Pokud dojde k výskytu nové situace, změně prostředí či cílů, které jsou neslučitelné se současnými návyky, pak tyto návyky vedou k neoptimálnímu chování. Pokud je tedy z jakéhokoli důvodu narušen stabilní kontext, jsou narušeny také návyky spojené s tímto kontextem, alespoň dočasně (Wood, Tam, & Witt, 2005). Verplanken a Wood (2006) usoudili, že takové narušení poskytuje prostor, díky kterému je zde větší pravděpodobnost, že jedinec chování začne opětovně zvažovat. Změna kontextu má potenciál učinit informace týkající se chování výraznějšími a vlivnějšími, což může vést k novým rozhodnutím. Toto tvrzení označujeme jako hypotézu diskontinuity zvyku.

Podle této hypotézy je při změně kontextu a následném narušení zvyků pravděpodobnější, že o našem chování budeme záměrně uvažovat a racionálně vyhodnocovat možné alternativy, mezi kterými můžeme volit. Intervence se tak mohou stát efektivnějšími, pokud jsou poskytovány ve spojení s narušením stabilního kontextu. Například když se přestěhujeme, změním práci nebo čelíme jiným neobvyklým událostem, může dojít ke změně naší cestovní rutiny. Hlavní roli zde tedy opět hraje záměr, oproti zvyku (Lanzini & Khan, 2017).

Můžeme pozorovat dva důležité důsledky, které s sebou hypotéza diskontinuity zvyku přináší. Prvním z důsledků je fakt, že intervence mohou být efektivnější, pokud jsou poskytnuty krátce před, během nebo krátce po změně kontextu. Například Bamberg a Möser (2007) popsal úspěšný intervenční program zaměřený na podporu využívání veřejné dopravy mezi domácnostmi 6 týdnů poté, co se přestěhovali. Druhý důsledek se týká jedincových hodnot, postojů a přesvědčení, které jsou relevantní pro správné chování. V návaznosti na hypotézu o diskontinuitě zvyku dospívají výzkumníci k názoru, že změna kontextu by mohla zvýraznit kognice a jedinec by vůči nim mohl být pozornější (Verplanken et al., 2008).

Teoretické modely týkající se problematiky přesvědčování a změny postoje, předpokládají, že přesvědčivá komunikace povede ke změně postojů, které souvisejí s následným chováním, pouze za předpokladu, že je jedinec vysoce motivovaný a schopný informace aktivně zpracovat (např. Chaiken, 1987). V závislosti na výše zmiňovaných předpokladech by v případě, kdy je již vytvořen silný zvyk, bylo poskytování přesvědčivých informací nešťastnou strategií. Například u jedinců, kteří mají silně zakořeněný zvyk používat auto, bychom měli předpokládat nízkou motivaci věnovat se zpracovávání informací o veřejné dopravě. Přestože přesvědčivá komunikace může mít vliv na změnu postojů a záměrů, v případě jedinců se silným zvykem by tato změna měla mít malý, pokud vůbec nějaký, behaviorální účinek, jelikož zvyk není pod záměrnou kontrolou, ale bývá automaticky aktivován danou opakující se situací.

Verplanken a Aarts (1999) proto tvrdí, že obvyklé chování je velmi obtížné změnit. Nejlepším způsobem, jak dosáhnout změny, by pak dle nich bylo zamezení daného chování pomocí nějaké intervence nebo potrestání jeho provedení, což může být např. prostřednictvím finančních opatření. Z výzkumu Bamberga a kol. (2003) vyplývá, že intervence sloužící k propagaci veřejné dopravy by se měla zaměřit na lidi, kteří se ocitli ve změněném kontextu rozhodování, čímž máme na mysli např. změna místa bydliště, přechod z práce do důchodu nebo ze vzdělávání do práce. Nezbytným předpokladem je ovšem existence objektivně kvalitních služeb veřejné dopravy.

Považujeme-li za správný předpoklad, že časté používání automobilu je silně určeno zvykem, který se automaticky aktivuje podněty souvisejícími s cílem, pak by ani změna kontextu rozhodování o volbě cestovního módu neměla mít na časté uživatele automobilu vliv, ačkoli může mít vliv na občasné uživatele. Intervence, která pobízí k většímu využívání veřejné dopravy, by navíc pro jedince, kteří mají silný zvyk využívat auto, neměla mít žádný účinek a pokud ano, měl by být malý. Výzkum, který provedl Bamberg et al. (2003) ale tuto

hypotézu nepotvrdil. Výsledky naznačují, že účinek minulého chování a míry zvyku se ukázal být zprostředkovaný záměrem a kontrolou chování. Nutno však dodat, že by bylo na základě těchto výsledků předčasné dospět k závěru, že zvyk neovlivňuje lidské chování. Slabinou této studie je neporovnávání reakcí uživatelů automobilů ve stabilním kontextu rozhodování s reakcí uživatelů automobilů v kontextu nového rozhodování. Lze tedy předpokládat, že právě nový kontext rozhodování mohl mít zásadní vliv na porušení předchozího zvyku používání automobilu. Sami autoři uvádějí, že je zapotřebí více studií k objasnění otázky, do jaké míry hraje zvyk roli ve volbě dopravního módu a jaké podmínky určují účinnost intervencí, které se snaží změnit dopravní chování.

Přestože přerušení navyklého používání automobilu zvyšuje vliv záměrných procesů na chování při volbě dopravního prostředku (Wood et al., 2005), není stále zaručena změna dopravního chování, jelikož úmyslnou volbou může být pokračování v používání automobilu (Eriksson, Garvill, & Nordlund, 2008). Matthies a kol. (2006) ve své studii zavedli intervenci v podobě bezplatné jízdenky na MHD, která měla za cíl přerušit zvyk frekventovaně využívat automobil. Bezplatná jízdenka přerušila zvykové používání automobilu a mezi jedinci s osobní normou směřující ke snížení používání automobilu, byla intervence díky osobnímu závazku efektivní. Z těchto výsledků vyplývá, že pokud chceme docílit přerušení zvyku v oblasti cestování, je důležité vzít v úvahu i motivační faktory.

Pokud bychom se vrátili zpět k TPB jako modelu odůvodněné akce, dospěli bychom k názoru, že podle této teorie je i chování, které se stalo rutinním a byl tedy vytvořen zvyk, regulováno na určité úrovni vědomí, tudíž je možné si všimnout důležitosti nových informací a vzít je v úvahu. Pokud jsou ony nové informace jedincem během rozhodovacího procesu vnímány jako osobně relevantní a přesvědčivé, může být jejich prostřednictvím změněn kognitivní základ záměru jedince a v důsledku toho i jeho chování. Dalo by se pak očekávat, že frekvence předchozího chování ztrácí část své prediktivní validity. Ve skutečnosti by s dostatečnou změnou postojů, subjektivních norem nebo vnímané kontroly chování neměl existovat žádný účinek předchozího chování na chování pozdější (Bamberg et al., 2003).

Z dostupné literatury stále není jasné, jaký je nejsilnější faktor mezi racionálním chováním a chováním založeným na zvyku ovlivňujícím rozhodnutí o volbě transportního módu. Existuje ale několik studií, které se pokusily propojit obě skupiny faktorů (Kaewklungklom, Satiennam, Jaensirisak, & Satiennam, 2017).

2.2 Biografie mobility

Většina výzkumu cestovního chování se týká průřezových údajů a opomíjí při studiu rozhodování o volbě dopravního prostředku časovou dimenzi. Koncept biografie mobility si klade za cíl provést integrační analýzu rozhodnutí o mobilitě jedinců v kontextu voleb a událostí v jiných oblastech jejich života (Schoenduwe, Mueller, Peters, & Lanzendorf , 2015). Biografický přístup k mobilitě má individualistickou povahu a jeho nevýhodou se tak stává tendence zanedbávat generační specifika a měnící se strukturální okolnosti, které vedou k důsledkům typickým pro danou dobu a působí nad rámec jednotlivých životních situací (Scheiner, 2014).

Výzkum biografie mobility zahrnuje zejména studie týkající se změny dopravní preference zkoumající vliv nějaké události, např. studie dopravního chování před přestěhováním a po něm, před a po změně dopravní infrastruktury, analýza cestovních deníků apod. Další metodou je narativní rozhovor, který slouží v oblasti cestovního výzkumu k odhalení základních korelací, z nichž výzkumníci mohou odvodit nové hypotézy, které pak testují v následujících výzkumech (Schoenduwe et al., 2015).

Dopravní chování je do jisté míry založeno na zvyku za předpokladu stability denních podmínek a potřeb. Chování jedince se však může změnit v důsledku přizpůsobení se novým okolnostem, procesům učení nebo díky novým zkušenostem. Životní události narušují rutinní chování a vyžadují určitou míru přeorientování se. Naučené vzorce chování selhávají, díky čemuž rychle stoupá úroveň aktivace (Klöckner, 2004). Jako příklad můžeme uvést vliv socializace v dětství a dospívání na dopravní chování dospělých. Nutno dodat, že tyto klíčové události a zkušenosti nesmí být brány v úvahu izolovaně, ale musíme na ně nahlížet jako na celek, který je propojen (Scheiner, 2014).

Lidé, kteří zažili nějakou významnou životní událost, se obvykle ocitnou v situaci změny, která se může týkat zaměstnání, bydliště, jejich zdravotního stavu, schopností atd. Pokud dojde ke změně některých důležitých aspektů v životě jedince, je pravděpodobnější, že přemýšlí také o dalších aspektech svého života. To vysvětluje, proč mají životní události vliv i na volbu dopravního módu.

Scheiner (2014) rozděluje události, které byly shledány jako klíčové pro problematiku volby dopravních prostředků, do následujících kategorií:

- **biografie domácnosti a rodiny**, která zahrnuje události jako opuštění rodičovského domu, sestěhování se s partnerem, založení rodiny, narození dětí, rozvod, odstěhování dětí;
- **biografie zaměstnání**, kam můžeme zařadit vstup na univerzitu, na trh práce, změnu zaměstnání, rozhodnutí pro další vzdělávání, změny platového příjmu, odchod do důchodu;
- **biografie místa**, kde bydlíme a kde se pohybujeme.

Klöckner (2004) se snažil ve své studii objasnit, jak velký vliv mají životní události na volbu transportního módu. Ukázalo se, že jedinci, kteří v předchozím roce zažili alespoň jednu významnou životní změnu, měli vypěstovaný menší zvyk k používání určitého dopravního prostředku než ti, kteří žádnou takovou velkou změnou neprošli. Za klíčové události respondenti považují získání řidičského průkazu, změnu pracovní situace, vlastnictví automobilu, stěhování, zahájení pracovní činnosti a změnu místa školy. Lze rozlišit dva různé typy událostí: První typ mění soubor možných alternativ při volbě dopravního módu (získání řidičského průkazu, nákup automobilu). Získání řidičského průkazu nebo prvního automobilu však pro mnoho mladých lidí znamená víc než jen další dopravní prostředek, který je možno použít. Může se pro ně jednat o jeden z rituálů dospělosti. Klöckner (2004) tvrdí, že získání řidičského průkazu a vlastnictví prvního automobilu nevede ke zvýšení vnímané kontroly chování, jak by se dalo očekávat, ale spíše k jejímu snížení. Mladí lidé, kteří mají řidičský průkaz, cítí nutnost jej používat.

Ve výzkumu Lind a kol. (2015) výsledky naznačují, že pro mnoho jedinců mezi 18 a 20 lety se významně mění frekvence užívání automobilů, jelikož dochází ke klíčovým událostem, které tuto změnu odstartují. Jedná se zejména o získání řidičského průkazu, zahájení studia nebo vstup na pracovní pozici a koupi vlastního automobilu. Mezi 25 až 26 lety jsou nejčastějšími významnými událostmi ovlivňující volbu dopravního módu již výše zmíněné narození prvního dítěte, nástup do prvního zaměstnání a koupe automobilu. Je třeba pamatovat na to, že vnímání významnosti životních událostí může být značně individuálně založené. Psychologické intervence by se v této problematice měly mnohem více zaměřit na kontext celého života. Mladí lidé mohou reagovat úplně jinak než jiné generace a věkové skupiny. Kromě toho mohou různé podskupiny reagovat úplně odlišně na stejnou životní událost.

2.3 Problematika genderu

Genderová specifika v průběhu života úzce souvisí se vzorci vyskytujícími se aktivit, a proto mohou být také zapojena do teorií objasňujících volbu transportního módu. Existují čtyři hypotézy, které vysvětlují procesy vedoucí k genderovým rozdílům v chování a které mohou sloužit k pochopení změn chování či osvětlení některých genderových rozdílů v cestování a mobilitě. O těchto hypotézách se ve vědeckých článcích diskutuje spíše ve shodě, jedna doplňuje druhou a není na ně pohlíženo jako na konkurenční (Scheiner, 2014). Podle Babcocka a Laschevera (2003) bychom mohli tyto hypotézy zjednodušeně shrnout do následujících bodů:

- ženy jsou znevýhodněny z hlediska ekonomické síly a souvisejícího přístupu k hospodářským, sociálním, prostorovým a časovým zdrojům;
- ženy jsou znevýhodněny kvůli jejich závazku k odpovědnosti za domácnost a rodinu, který omezuje jejich ekonomickou nezávislost;
- ženy jsou znevýhodňovány kvůli dlouhodobým patriarchálním mocenským vztahům;
- samotné ženy mohou být za tyto nevýhody obviňovány, protože se dostatečně nesnaží o to, aby měly větší moc.

Fortin (2005) uvedl studii, která přišla s názorem, že účast žen na trhu práce i jejich mzdové ohodnocení silně závisí na vnímání role žen v domácnosti, na rovnostářských názorech a vnitřních konfliktech mezi rodinnými hodnotami a oněmi rovnostářskými názory. Na genderové hypotézy by nemělo být tedy nahlíženo jako na vzájemně nezávislé, je tomu naopak. Propojení můžeme vidět např. v tom, že genderová sociální role v domácnosti může být jedním z důsledků nerovnosti ekonomického postavení mezi partnery. Dle Scheinera (2014) by tyto hypotézy neměly být chápány jako vzájemně nezávislé. Rovněž nelze jednoznačně určit kauzální vztahy mezi nimi. Například genderové sociální role na úrovni domácnosti mohou být výsledkem nebo hybnou silou nerovnosti mezi ekonomickou silou dvou partnerů.

Dle Lanzendorfa (2010) je jednou z nejvíce klíčových událostí života narození dítěte. Jedná se i o velmi podstatnou událost související s cestováním a volbou dopravy. Většina dnešních rodin stále zůstává v zaběhnutém stereotypním modelu rodiny, kdy otcové pokračují ve své profesní kariéře a matky jsou na rodičovské dovolené a určitou dobu, kdy je dítě malé, pracují třeba jen na částečný úvazek. Samozřejmě se s narozením dítěte/děti

zásadně mění i volnočasové aktivity, které jsou podstatně více zaměřeny na dítě, než tomu bylo dříve. Lanzendorf (2010) provedl mezi dvaceti německými rodiči kvalitativní studii, ve které zjistil, že narození dítěte může nejen podpořit závislost na automobilu, ale také vyvolat změnu volby transportního módu ve prospěch veřejné dopravy či například jízdy na kole. Ve výzkumu některé matky uvádějí, že narození dětí změnilo jejich dopravní chování, pro jiné se toho zase v této oblasti příliš nezměnilo. Téměř všechny matky poznamenaly, že v posledních týdnech těhotenství a během prvních měsíců s novorozencem musely přizpůsobit své cestovní návyky a vzorce tak, aby vyhovovaly jejich zdravotním potřebám a zároveň potřebám dítěte. Zejména matky, které dříve využívaly ekologické dopravní prostředky a po narození dítěte se přesunuly spíše k automobilu, se domnívají, že osobní automobil je nejlepším řešením pro jejich měnící se aktivity a cestovní potřeby. Stejný názor zastávají také matky, které aktivně řídily již před porodem. S narozením dítěte souvisejí také další vzorce změn, které mohou ale směřovat i k redukci používání automobilu a přechodu na alternativní dopravní módy. K menší frekvenci řízení auta a případnému přesunu na jiný transportní mód, vedou zejména čtyři typy uvažování.

Prvním typem jsou dle Lanzendorfa (2010) ekonomické důvody vyžadující, aby se matky vzdaly svého automobilu po narození dítěte, například kvůli tomu, že jsou samoživitelky nebo všeobecně kvůli nedostatku financí. Dále jsou tu biografické důvody jako nevlastnění řidičského průkazu nebo převzetí auta manželem po rozvodu. Jako třetí faktor tu máme rozdělení rolí v domácnosti, kdy otcové používají rodinné auto k dojíždění do práce a matky ho využívají pouze na týdenní nákupy nebo rodinné cesty. Za čtvrté se našli i respondenti uvádějící silné emocionální vazby na jejich způsoby dopravy, zejména pokud jde o jízdu na kole (při narození dítěte je navíc jednoduché přidat dětskou sedačku). Všechny čtyři faktory se mohou různě prolínat.

Ve svém výzkumu v Německu Scheiner a Holz-Rau (2012) zjistili, že pokud je v rodině malé dítě, tak se u mužů používání auta snižuje, zatímco u žen dochází k jeho nárůstu. Tato tvrzení podporuje i Schwanen (2011), který uvádí výsledky z další kvalitativní studie, tentokrát se jedná o prostředí Nizozemska. Narození dítěte a to, jak dítě roste, má vliv spíše na matku, u které narůstá frekvence používání automobilu více než u otce. Závislost matek na automobilu roste, jelikož do jisté míry snižuje složitost organizace každodenních činností, zkracuje čas potřebný na dojíždění do práce apod. Pokud se v rodině nachází pouze jedno auto, plnění úkolů v domácnosti, které je spíše na ženách, pak může hrát podstatnou roli v častějším přidělení automobilu právě ženám.

Scheiner (2014) dospěl ve svém výzkumu k následujícím výsledkům. Ženy zvyšují frekvenci řízení s přibývajícím počtem dětí v domácnosti, zejména pokud jsou mladší deseti let. Mladší děti zároveň zvyšují frekvenci chůze matek, starší děti pak snižují frekvenci chůze otců. Zajímavé je, že matky po narození prvního dítěte více využívají chůzi, zatímco po narození dalších dětí rostou jejich cesty autem.

Genderové rozdíly ve výběru dopravy můžeme očekávat v závislosti na rozdílech ve vzorcích činností a druhu práce. Další oblastí je souvislost mezi výběrem dopravního módu a vzdálenostmi cest a také symbolický význam různých způsobů dopravy pro muže a ženy. Většinou je automobil stereotypně vnímán jako mužská technologie i co se týče schopností řídit auto, zkušeností s ním a zájmu o něj. Pro toto stereotypní vnímání našel důkazy i Polk (1998).

Scheiner (2014) také uvádí, že pokud jsou ženy studentkami či nejsou zaměstnány, využívají automobil méně v porovnání se zaměstnanými ženami. Důležitým faktorem je rovněž bydliště ve velkém městě či přímo v centru města a městská infrastruktura. To vše přispívá k poklesu řízení a potenciálně i k nárůstu využívání MHD či chůze. Z výzkumu dále vyplývá, že ženy častěji využívají MHD a jiné alternativní módy, pokud je obtížné parkování v blízkosti jejich pracoviště. Studie taktéž přišla s výsledky, že držitelé řidičských průkazů řídí rok od roku čím dál více, ale využívání veřejné dopravy omezují oproti ženám spíše muži vlastníci řidičský průkaz. Získání řidičského průkazu má všeobecně efekt na obě pohlaví, tzn. větší frekvence používání auta a pokles využívání veřejné dopravy. Zvýšení dostupnosti automobilů navíc snižuje frekvenci chůze a naopak.

Ve výzkumu Polka (2014) se výsledky jeví odlišně. Postoje žen k používání automobilů a ochota omezit ho jsou v různých životních fázích a při různém složení domácnosti konzistentnější než u mužů. Přítomnost dětí v domácnosti, výše příjmu ani druh zaměstnání nemění ochotu žen omezit používání automobilů.

Pravděpodobnost používání automobilu na denní bázi dle Polka (2004) zvyšují následující faktory: mužské pohlaví, děti v domácnosti, práce na plný nebo částečný úvazek a svobodný stav. Ve svém výzkumu rovněž identifikoval faktory, které ovlivňují rozdíly v každodenním používání automobilů u mužů a žen. Jedinými proměnnými, které dle něj ovlivňují každodenní užívání automobilu ženami jsou cesta do práce, obchodu a vyjádřená potřeba využívat auto. U mužů se jedná o následující faktory: spontánní používání automobilu, cesta do práce či obchodu, potřeba automobilu a jeho vlastnění, kompozice

domácnosti, zaměstnání, vnímání auta jako stupeň sociálního statusu a znalost v oblasti oprav automobilů. Na rozdíl od stereotypních úsudků nebyl nalezen žádný důkaz o tom, že by potěšení z jízdy ovlivňovalo více muže než ženy v rámci každodenního používání automobilu.

Limtanakool, Dijkstra a Schwanen (2006) zjistili, že muži spoléhají na osobní automobil více než ženy. Výsledky též studie rovněž poukazují na pozitivní korelaci mezi vyšším vzděláním a výběrem veřejné dopravy a taktéž poukazují na fakt, že dostupnost automobilu má silný negativní vliv na pravděpodobnost používání veřejné dopravy.

Lind a kol. (2015) ve své studii zjistili, že při srovnání skupin častých uživatelů soukromé a veřejné dopravy byly významnými prediktory také příjem a pohlaví. Roční příjem byl nižší ve skupině častých uživatelů aut a motorek, kdy do této skupiny spadali většinou muži, zatímco ženy častěji využívaly veřejnou dopravu. To je v souladu s předchozími studiemi, ve kterých se jako častější uživatelé vlastního automobilu ukázali také muži, starší lidé a lidé s nízkým vzděláním, zatímco obvyklými uživateli veřejné dopravy byly nejčastěji ženy, mladí lidé a vzdělaní jedinci (Rundmo et al., 2011).

Lind a kol. (2015) ve svých analýzách získali výsledky, které tvrdí, že jedinci, kteří nejčastěji chodili a jezdili na kole, měli také vyšší roční příjem ve srovnání s častými uživateli automobilů a motorek. To může být způsobeno větším počtem znalostí, na které navazuje vyšší priorita jejich vlastního zdraví spojená s častější volbou chůze či kola. Dalším možným vysvětlením je, že majetnější lidé často bydlí v centrech měst a v jejich blízkosti, přičemž většina pracovišť je lokalizována právě v těchto oblastech. Je pro ně tedy jednodušší volit alternativní druhy dopravy k automobilu.

2.4 Volba transportního módu jako sociální a morální dilema

Největším úskalím ve volbě dopravního módu je problém vyvolaný dichotomií mezi používáním auta a veřejné dopravy. Rozhodnutí dojíždět autem nebo veřejnou dopravou nemá vliv pouze na jednotlivce ale i na ostatní cestující. Volba individuálního dojíždění autem vede k negativním důsledkům, jako je dopravní přetíženost a environmentální znečištění. Rozhodnutí cestovat veřejnou dopravou je v zájmu všech, jelikož by se tyto negativní důsledky výrazně snížily. Onen konflikt individuálních a kolektivních zájmů může být označen za sociální dilema (Sunitiyoso, 2008).

Nastává zde tedy konflikt mezi individuální racionalitou, podle níž by jedinec měl jednat v jeho vlastním zájmu, a kolektivní racionalitou, podle které by měl jednat v zájmu kolektivu, jelikož za předpokladu spolupráce všech, bude každý z této kooperace alespoň malou měrou profitovat (Nordlund & Garwill, 2003).

Kromě problematiky volby mezi veřejnou dopravou a automobilem je tu ještě jedno sociální dilema, které se týká pouze používání automobilu jako dopravního módu. Jedná se o dilema mezi rozhodnutím využívat jedno auto dohromady více lidmi, kteří mají společnou cestu, a to nejen v rámci rodinného kruhu (car-sharing), nebo pouze pro vlastní cesty a účely. Kdyby lidé častěji provozovali car-sharing, dojde samozřejmě k redukci počtu aut na silnicích (Sunitiyoso, 2008).

Problém sociálního dilematu představuje střet zájmů mezi kooperací a jednáním s vidinou převažujícího individuálního zisku. Podle Dawese (1980) má ono dilema dvě hlavní vlastnosti. První vlastnost spočívá v tom, že sociální odměna každého jedince jednajícího především v individuálním zájmu, je vyšší než odměna za kooperativní chování, bez ohledu na to, jak jednají ostatní lidé. V kontextu volby dopravního módu může být tato situace vysvětlena na velmi jednoduché situaci, kdy si volíme mezi autem a autobusem jako jedinými možnými dopravními alternativami. Pokud se někteří jedinci rozhodnou změnit svoji preferenci z auta na autobus, odstraní tak několik aut ze silnic, čímž okrajově redukuje dopravní level a zlepší cestu pro všechny uživatele, stejně tak jako redukuje environmentální znečištění. Nicméně jejich zisk nebude tak velký jako zisk jedinců, kteří stále preferují auto. Bez ohledu na rozhodnutí ostatních, řidiči aut budou mít vždycky větší individuální zisky. Pokud by byli všichni jednotlivci ekonomicky racionální, pak by bylo nejlepším rozhodnutím praktikovat car-sharing.

Druhou vlastností onoho sociálního dilematu je, že pokud všichni jedinci zvolí nekooperativní způsob, všichni z nich obdrží nižší odměnu, než kdyby všichni zvolili způsob kooperativní. To znamená, že pokud by všichni využívali autobus, obdrželi by atraktivnější odměnu (např. v podobě kratšího času cestování, menšího přetížení, lepšího životního prostředí), než kdyby řídili auta (Dawes, 1980). U osob, které jsou více altruistické, je větší pravděpodobnost, že projeví ochotu omezit používání automobilů, zatímco egoistická hodnotová orientace nevykazuje žádný významný vliv (Polk, 2014).

Van Lange (1992) tvrdí, že problém rozhodování v rámci sociálního dilematu by se dal považovat za problém morální, kdy nespolečná znamená individuální zisk na úkor

ostatních a kooperace naopak zisk pro ostatní na úkor jedince. Několik experimentů ukázalo, že někteří lidé mají tendenci hodnotit volby v sociálních dilematech z hlediska morálky (viz. Dawes, 1980; Kerr, 1995). Zároveň z výzkumů vyplývá, že jedinci, kteří sociální dilema považují za morální, jsou právě těmi, kteří mají tendenci spolupracovat. Míra, do jaké jedinci hodnotí volbu transportního módu z hlediska morálky, závisí částečně na jejich sociální hodnotové orientaci (Nordlund & Garwill, 2003). Morální povinnost a osobní norma se rovněž ukázaly jako důležitý základ pro dispozici proenvironmentálního chování (Stern, 2000).

2.5 Sociální vliv

Je zřejmé, že automobily byly hluboce integrovány do afektivních sítí rodinného života a domácího prostoru, stejně jako do sítě přátelství a společenské veřejnosti (Sheller, 2004).

Při studiu volby dopravního módu jsou také důležité individuální, sociální a socioekonomické faktory. Mezi ty, které jsou spojeny spíše s řízením auta než s chůzí nebo jízdou na kole patří vlastnictví automobilu, tělesné postižení, obavy o bezpečnost provozu a osobní bezpečnost (např. riziko, že se jedinec stane obětí trestného činu) a nedostatečné povědomí o jiných alternativách cestování. Často opomíjený, ale celkem podstatný je fakt, že některé komunity mohou vnímat chodce a cyklisty jako lidi s nižším sociálním statutem. Přesto existují také individuální a sociální faktory, které motivují jedince k chůzi a jízdě na kole, jako je osobní požitek (např. fyzické cvičení, čerstvý vzduch, čas být sám se sebou) a péče o životní prostředí (Schneider, 2013).

Proces rozhodování je defacto vždy skupinovým procesem, i když se zdá, že rozhodnutí bylo učiněno nezávisle na ostatních. Často totiž zahrnuje vliv přátel, rodiny nebo členů nějaké skupiny.

Baslington (2008) představil svoji sociální teorii chování ve volbě transportního módu. Dle této teorie se děti učí o možnostech cestování stejným způsobem, jako se učí o dalších aspektech kultury, konkrétně tedy prostřednictvím rodiny, školy, médií a skupin vrstevníků. Kvalitativní rozhovory s dětmi naznačily, že sympatie pro různé druhy dopravy i touha v budoucnu řídit nebo vlastnit auto je ovlivněna jejich vrstevníky. Z Baslingtonových (2008) výzkumů vyplývá, že děti vyrůstající v domácnosti bez automobilu si umí lépe představit jejich budoucí život bez něj než děti z domácností, které automobil/y vlastní. Tento výsledek je považován za indikaci socializačního vlivu rodičů.

Podle výsledků studie Hausteina, Klöcknera, a Blöbauma, (2009) se nepotvrdila hypotéza, že komunikace dítěte s rodiči o negativním dopadu používání automobilu povede k silnější tendenci používat alternativní způsoby cestování a k menšímu zvyku využívat automobil. V případě komunikace se skupinou vrstevníků však lze prokázat významné účinky jak na osobní a sociální normy jedince, tak i na zvyk ne/využívat automobil. Komunikace s rodiči byla většinou zaměřena spíše na ekologické důsledky používání automobilů, zatímco u vrstevníků byl kladen důraz na otevřenost k zvažování výhod a nevýhod různých druhů dopravy.

Haustein, Blöbaum, Friedrichsmeier, Klöckner, & Matthies, (2008) prokázali, že zvyky zprostředkovávají vliv třech aspektů socializace na používání automobilu. Mezi tyto aspekty zahrnujeme četnost využívání veřejné dopravy rodiči, zkušenost s pořízením řidičského průkazu jako iniciace do dospělosti a multi-mobilitu vrstevnické skupiny.

Zatímco pro tvorbu norem je obzvláště důležitá komunikace s rodiči a vrstevníky, pro zvyk používat k cestování automobil je důležitější zkušenost se získáním řidičského průkazu jako s iniciací dospělosti. To lze vysvětlit silným dopadem symbolicko-afektivního hodnocení obdržení řidičského průkazu na používání automobilu během adolescence (Klöckner, 2004). U dospívajících, kteří vlastnění řidičského průkazu přisuzují velký význam, je pravděpodobné, že po jeho získání budou auto hodně používat. Z tohoto důvodu by měl u nich být zvyk spojený s automobilem silnější.

Haustein a kol. (2008) prokázali, že zvyky zprostředkovávají vliv třech aspektů socializace na používání automobilu. Mezi tyto aspekty zahrnujeme četnost využívání veřejné dopravy rodiči, zkušenost s pořízením řidičského průkazu jako iniciace do dospělosti a multi-mobilitu vrstevnické skupiny.

Socializace týkající se volby dopravního prostředku se odráží do behaviorálních rozhodnutí prostřednictvím alespoň dvou teoreticky předpokládaných cest. První cestou je, že k socializaci dochází, jak již bylo řečeno výše, při komunikaci s rodiči a vrstevníky (a dalšími vlivy podílejícími se na socializaci), což vede k vývoji sociálních norem. Tyto sociální normy jsou internalizovány a transformovány do osobních norem, které pak řídí rozhodnutí k určitému chování. Je pravděpodobné, že díky rané socializační zkušenosti jsou mladí dospělí vnímavější k aktuálním sociálním normám v souladu s jejich již naučenými a internalizovanými sociálními normami.

Druhá cesta představuje vývoj zvyku stabilní volby transportního módu během historie opakovaných (pozorovaných nebo provedených) rozhodnutí v chování. Pro budoucí výzkum by bylo zajímavé prozkoumat, zda je nutné, aby jedinci sami učinili rozhodnutí, jaký dopravní mód si kdy zvolí, nebo zda je k vytvoření zvyku dostatečné již samotné pozorování chování rodičů nebo vrstevníků.

2.6 Vliv symbolických a afektivních faktorů na používání automobilu

Dlouhou dobu se výzkum zaměřoval na vysvětlení motivů vedoucích k používání automobilů na základě modelů chování zaměřujících se především na instrumentální faktory související s používáním auta, mezi které můžeme zařadit rychlost, flexibilitu, pohodlí, bezpečnost apod. V dnešní době však automobil znamená víc než jen pouhý dopravní prostředek. Instrumentální faktory nejsou tím jediným, co pohání jedince k používání auta. Důležitou roli mají i jiné motivy, zejména symbolické a afektivní. Symbolické nebo sociální motivy vyplývají ze skutečnosti, že lidé mohou vyjadřovat sebe a své sociální postavení pomocí svého automobilu, mohou porovnávat svůj automobil i frekvenci jeho používání s ostatními a se sociálními normami. Afektivní motivy souvisejí s emocemi, které v nás řízení automobilu vyvolává. Řízení auta může potenciálně ovlivnit náladu, která se může podílet na celkové volbě dopravního módu (Steg, 2005).

Stradling, Meadows, a Beatty (2000) zkoumali vztah mezi ochotou omezit používání automobilu a dvěma afektivními výhodami řízení. Jednalo se o nezávislost a o získání pocitu osobní identity v rámci řízení automobilu. Ve svém výzkumu zjistili, že respondenti, kteří v podstatné míře oceňují tyto afektivní výhody řízení, mají menší pohnutky ke snaze omezit používání automobilů. Rovněž uvedli, že 17 % jejich výzkumného souboru předpokládá, že v blízké budoucnosti bude řídit více než tomu bylo doposud. Jako důležitý důvod používání automobilu se ukázalo potěšení z řízení - tento důvod uvedlo 29 % z oněch 17 % respondentů (Stradling et al., 2000).

Anable a Gatersleben (2005) uvádí, že flexibilita a pohodlí jsou pro uživatele automobilů nejdůležitějšími instrumentálními atributy, zatímco svoboda je nejdůležitějším afektivním atributem. Z toho vyplývá, že osobní automobil je hodnocen mnohem pozitivněji než veřejná doprava nebo kolo.

Důkaz přítomnosti neinstrumentálních motivů spatřujeme také např. ve způsobu, jakým lidé o svých automobilech mluví či v tom, jak jsou automobily inzerovány. Reklamy

cílí na lidskou touhu po moci, sociálním postavení, sebeúctě. Instrumentální, symbolické i afektivní motivy jsou, každé v jiné míře, součástí psychologických teorií, modelů a koncepcí, které se snaží o vysvětlení problematiky volby dopravního módu (Steg, 2005).

Nilsson a Küller (2000) uvedli, že lidé, kteří mají emoční pouto k používání svého automobilu, řídí auto častěji a hodnotí politická opatření zaměřená na redukci používání automobilů jako méně přijatelná ve srovnání s těmi, kteří jsou k automobilu méně citově vázáni. Sandqvist a Kristrom (2001) došli k závěru, že lidé kupují a řídí automobily jednoduše proto, že chtějí, nikoli pouze proto, že mají skutečnou utilitární potřebu automobilu nebo mají praktický důvod k volbě tohoto dopravního prostředku.

Ze studie Stega (2003) vyplývá, že i respondenti, kteří řídí auto sporadicky, tento dopravní prostředek považují za příznivější takřka ve všech ohledech. Steg (2005) rovněž ve svém výzkumu uvádí, že ačkoli jedinci, kteří řídí automobil velmi často, hodnotí symbolické motivy příznivěji než ti, kteří řídí méně často, u instrumentální funkce používání auta rozdíly mezi řidiči zjištěny nebyly.

Symbolické a afektivní aspekty významně přispívají k většímu používání automobilů (Mokhtarian & Salomon, 2001). To by mohl být jeden z důvodů, proč nebyly pokusy redukovat automobily na silnicích příliš úspěšné. Tvůrci intervencí a různých opatření podporujících alternativní dopravní módy by měli brát v potaz jak instrumentální, tak neinstrumentální motivy ovlivňující využívání automobilové dopravy (Steg, 2005).

Afektivní vztah k autům není jen o hledání potěšení a vzrušení z jízdy, ale také může zahrnovat naše nejhlubší obavy, úzkosti a frustrace. Příčinou takových pocitů ve spojení s automobilem může být například svědectví autonehody, nebo hrůza a permanentní úzkost vyvolaná nehodou. Jedním pólem vztahu k automobilu je tedy vášeň pro auto nebo radost z řízení, druhým pak opačné pocity - nenávisť k velkému provozu, vztek na ostatní řidiče, nuda, nebo hněv na vládní dopravní politiku (Sheller, 2004).

2.7 Související výzkumy

Analýzou názorů řidičů Gardner a Abraham (2007) dospěli ve svém výzkumu k pěti významným motivům přispívajícím k používání automobilů. Jedná se o minimalizaci doby jízdy, minimalizaci fyzické a psychické námahy spojené s používáním auta, vytváření osobního prostoru a minimalizaci finančních výdajů. Každý z těchto motivů je v jejich studii detailně rozebrán.

Nordlund a Garvill (2003) provedli výzkum, v němž se zabývali vlivem hodnot na ochotu omezit používání automobilu. Osobní automobily se ukázaly jako nejvíce frekventovaný mód pro všechny typy cestování (do práce, na nákupy, výlety apod.). Pokud by si měli respondenti vybrat způsob dopravy bez auta, zvolili by si chůzi, která je pro ně atraktivnější volbou než jízda veřejnou dopravou či na kole. Samozřejmě vnímají, že auto můžou použít kdykoli, což je jeho značná výhoda. Údaje však také ukázaly, že značný počet respondentů vnímal jako poměrně reálné používat veřejnou dopravu, jízdní kolo nebo chůzi pěšky pro cestu do práce, na nákup i pro jiné účely. Z toho vyplývá, že auto nebylo jediným použitelným módem, ale bylo spíše preferovanou alternativou.

Respondenti vnímali, že auta přispívají k hrozbě pro biosféru a lidstvo kvůli znečištění vzduchu, hluku a spotřebě energie. Tyto problémy životního prostředí byly vnímány jako závažné, v návaznosti na což 26 % respondentů bralo redukci používání aut jako svoji morální povinnost.

Šucha, Viktorová a Risser (2019) provedli experimentální studii, ve které se participantů měli na dobu jednoho měsíce vzdát automobilu. Rodinní příslušníci starší 10 let byli dotazováni na jejich postoje k používání automobilů a byli požádáni, aby si vedli cestovní deník s denními záznamy o přibližné ujeté vzdálenosti a o vybraných dopravních prostředcích, aby došlo k lepšímu pochopení jejich dopravních návyků, účelů cest a volby transportního módu. První týden byli požádáni, aby cestovali jako obvykle, a poté začalo měsíční období bez používání automobilu. Po tomto měsíci byly rodiny znovu dotazovány na své zkušenosti a byly požádány, aby ještě jednou vyplnily dotazníky jako na začátku.

Šucha et al. (2019) dospěl v této studii k zajímavým výsledkům. Téměř všichni účastníci výzkumu auto alespoň jednou použili, přičemž jako důvod uváděli mimořádné okolnosti. Ačkoli byla například chůze hodnocena jako vysoce atraktivní, pohodlná a velmi ekonomická varianta přemístování se, účastníky více lákala úspora času než tyto benefity. Respondenti nevyužívali auto kvůli zvyku, ale spíše kvůli komfortu, úspoře času a flexibilitě tohoto dopravního prostředku, přičemž je od jeho používání neodradil ani fakt, že se jedná o nejméně ekonomickou variantu dopravování se. Respondenty nejvíce diskutovanými faktory v oblasti volby dopravního módu byly následující: čas, duševní pohoda, zavazadla, flexibilita, počasí, infrastruktura, parkovací místa, zdraví a děti. Méně často byla diskutovaná témata jako finance, dopravní podmínky, chování ostatních v dopravě, vzdálenost, možnost konzumace alkoholu, bezpečí na cestách, ekologie a čekání na spoje. Hlavní výzkumná otázka však zněla, zda může externě vyvolaná zkušenost s nepoužíváním

automobilu změnit chování při výběru dopravního módu. Odpověď zní ano, avšak musí být nastaveny dobré podmínky pro cestování, jelikož by jinak mohl člověk získat špatnou zkušenost a říct si, že život bez auta není nic pro něj.

Tato bakalářská práce navazuje především na výše posledně zmiňovaný výzkum, přičemž se více zaměřuje přímo na jedince, kteří auto nikdy neřídili, vzdali se ho dobrovolně nebo byli donuceni okolnostmi vzdát se automobilu.

VÝZKUMNÁ ČÁST

3 VÝZKUMNÝ PROBLÉM, VÝZKUMNÉ CÍLE A OTÁZKY

V této kapitole bude detailněji popsán výzkumný problém a z něho vyplývající cíle výzkumu. Rovněž budou představeny výzkumné otázky pro jednotlivé skupiny respondentů.

3.1 Výzkumný problém

Trend používání automobilu stále roste, zejména kvůli benefitům jako je flexibilita, rychlost přepravy, úspora času, nezávislost a komfort. Nadměrné používání automobilů s sebou ovšem nese také negativní stránky, jedná se především o zátěž pro životní prostředí, dopady na fyzické zdraví řidičů, kdy kvůli nadměrnému používání automobilu a rapidnímu snížení pohybu dochází ke kardiovaskulárním chorobám, obezitě a dalším zdravotním komplikacím. Rovněž se tvoří často kolony, staví se stále nové komunikace, je nedostatek parkovacích míst především u panelových domů a v městských centrech.

V teoretické části této práce jsou uvedeny různé modely a teorie vztahující se k problematice volby dopravního módu. Výzkumná část této práce se bude rovněž zabývat faktory ovlivňujícími volbu dopravního módu, ale mnohem více se konkrétně zaměří na život bez auta a s ním spojené výhody či nevýhody. Můžeme tak dojít k zajímavým zjištěním, která nám lépe objasní, jaké motivy a faktory jedince vedou k nepoužívání auta a zároveň co člověka odrazuje od toho, aby automobil používal méně.

3.2 Cíl výzkumu

Do výzkumu budou zahrnuty tři cílové skupiny respondentů, přičemž do první skupiny spadají respondenti, kteří nikdy nezačali používat auto, popřípadě ho využívali maximálně rok. Druhá skupina zahrnuje ty, kteří se užívání auta dobrovolně vzdali po více než roce řízení a třetí skupinu tvoří ti, kteří byli donuceni kvůli okolnostem vzdát se používání auta (např. odnětí řidičského průkazu).

Cílem této bakalářské práce je na základě rozhovorů s respondenty popsat a vysvětlit, jaké faktory vedly jedince k rozhodnutí nikdy nezačít používat automobil nebo k rozhodnutí vzdát se ho po více než roce řízení. Dále se budeme zabývat otázkou, zda je možné, aby došlo k prolomení zvyku používat automobil u lidí, kteří byli donuceni se ho navždy či na

omezenou dobu vzdát a jak tuto situaci vnímají. Zajímat se budeme také především o psychologické procesy, které ovlivňují volbu dopravního módu (role zvyku, postojů, socializace) a jiné faktory, které mají na tuto volbu rovněž vliv. Konkrétně se bude jednat o osobní faktory (motivace, přesvědčení, potřeby, zdravotní stav), mezilidské faktory (životní styl, dětství, dopravní návyky v rodině, vliv rodičů, společnosti a blízkého okolí), a další faktory jako jsou infrastruktura, dostupnost dopravních módů apod. Posledním středem zájmu bude zmapování vnímaných výhod a nevýhod, které život bez auta obnáší.

3.3 Výzkumné otázky

Na základě výzkumných cílů byly pro každou ze skupin (o nichž se čtenář více dozví v kapitole 4.2) stanoveny následující výzkumné otázky:

Skupina A – Nikdy nezačali řídit

- Z jakých důvodů se respondenti rozhodli auto nepoužívat?
- Co respondenty přimělo si ne/pořídit řidičský průkaz?
- Uvažují respondenti o možnosti používání automobilu v budoucnosti? A pokud ano, jaké motivy by je k tomu vedly?

Skupina B – Vzdali se auta

- Jaké mechanismy či motivy vedly k přemýšlení o tom, že se jedinec vzdá používání auta?
- Jaké situace vedly některé jedince k opětovnému používání automobilu?

Skupina C – Byli donuceni okolnostmi vzdát se řízení

- Jak jedinci vnímají nemožnost řídit auto?
- Jaké výhody a nevýhody na životě bez auta shledávají?
- Uvítali by možnost opět auto řídit?

4 METODOLOGIE VÝZKUMU

V této kapitole bude čtenáři objasněno, o jaký typ výzkumu se jedná a jaké metody byly použity pro zpracování získaných dat a pro jejich následující analýzu. Bude zde taktéž detailně objasněno, jaký výzkumný soubor byl pro tento výzkum vybrán a která kritéria museli respondenti splňovat. Dále bude popsána metoda sběru dat a zmíněno bude rovněž etické hledisko výzkumu.

4.1 Zvolený typ výzkumu

Při rešerši literatury, která se zabývá problematikou volby dopravního módu a života bez auta, dojdeme k faktu, že spousta studií je zpracováno kvantitativními metodami. Kvalitativních výzkumů je v této oblasti ovšem poměrně menší množství. Jak bylo řečeno výše, cílem práce je zaměřit se na všechny možné faktory vedoucí k rozhodnutí žít bez auta a faktory ovlivňující volbu dopravního módu. Hlavním tématem budou tedy lidské motivy, zkušenosti, životní příběhy, které s touto problematikou bezprostředně souvisí. Těm ale nejde dostatečně porozumět pouze na základě kvantitativních postupů, jako jsou třeba dotazníková šetření. Z tohoto důvodu byl vybrán kvalitativní typ výzkumu. Na tuto problematiku je vhodné pohlížet holisticky, zkoumat ji do hloubky a následně se pokusit pomocí analýzy dojít k popisu faktů, procesů a zákonitostem. Miovský (2006) zmiňuje benefity kvalitativních metod, kterými jsou právě komplexní pohled, flexibilita a možnost, kdy může v průběhu analýzy docházet k novým výzkumným otázkám.

4.2 Charakteristika výzkumného souboru

Cílovou populací pro tento výzkum byli všichni jedinci starší 21 let, žijící na území České republiky a Rakouska, kteří museli splňovat níže popsaná kritéria. Výzkumný soubor byl rozdělen na tři skupiny lidí, kteří nepoužívají automobil, přičemž každá z těchto skupin má svá specifika a podmínky pro výběr respondentů.

Charakteristika jednotlivých skupin:

Skupina A: Nikdy nezačali řídit

Do této skupiny spadají jedinci, kteří nikdy nezískali řidičský průkaz, nebo ti, kteří ho vlastní, ale řídili maximálně rok po jeho obdržení a poté se již k řízení nevrátili. Kritériem

bylo rovněž dosažení minimálně 21 let věku, tzn. alespoň 3 roky bez řízení. Předpokládáme, že tento časový interval je dostatečně dlouhý pro rozhodnutí se, zda je život bez auta pro jedince reálný či nikoli.

Skupina B: Vzdali se řízení

Druhá skupina zahrnuje jedince, kteří se po více než roce řízení rozhodli se ho dobrovolně vzdát. Taktéž sem patří ti, kteří splňují výše uvedenou podmínku, avšak došli k závěru, že se k řízení auta vrátí. U těchto respondentů se tedy bude jednat zejména o retrospektivní pohled na jejich období, kdy automobil neřídili.

Skupina C: Byli donuceni okolnostmi vzdát se řízení

Do poslední skupiny jsme hledali jedince, kteří se museli řízení či používání auta vzdát. Tato situace mohla nastat kvůli zákazu řízení, zdravotním důvodům, odcizení vozidla nebo nedostatku finančních prostředků. Kritériem bylo, aby doba neřízení trvala alespoň 2 měsíce, což by mohla být dostačující doba pro zachycení změn v dopravním chování a zhodnocení výhod a nevýhod života bez auta.

Vzhledem ke kvalitativní povaze tohoto výzkumu byly použity nepravděpodobnostní metody výběru výzkumného souboru. Miovský (2006) uvádí, že u kvalitativních výzkumů je typické, že se metody výběru výzkumného souboru mezi sebou různě prolínají. V našem případě se jednalo o stratifikovaný záměrný výběr, jelikož respondenti měli být rozděleni do skupin a byly na ně kladena specifická kritéria. Zároveň byla tato metoda v kombinaci se samovýběrovým souborem. Počátkem bylo hledání respondentů, kteří by zaplnili skupinu A – tedy jedinců, kteří nikdy nezačali řídit, dále pak skupinu B – lidí, kteří se rozhodli vzdát se řízení auta. K tomuto hledání docházelo několika cestami. První cestou bylo pátrání v okolí výzkumníků. Druhou cestou byl inzerát na facebookových stránkách: Katedra psychologie Univerzity Palackého v Olomouci, Život bez auta a Chodím Olomoucí (metoda samovýběrového souboru). Výzva hledání respondentů se rovněž objevila na webových stránkách zivotbezauta.upol.cz a taktéž byly rozeslány e-maily studentům psychologie na Univerzitě Palackého v Olomouci. Pro zvýšení motivace byla za účast slíbena odměna v podobě sladkého dezertu a kávy. Nejvíce lidí se ozvalo do skupiny A, a také do skupiny B. Jednalo se o 51 osob. V konečném hledisku bylo z těchto respondentů vybráno 16 jedinců do skupiny A, a dále 9 jedinců do skupiny B.

Skupinu C, již tvořili jedinci, kteří byli donuceni v důsledku určitých okolností přestat používat auto, byli hledáni skrze dopravní psychology vlastními kontakty na lidi, kteří

se nechali vyhodovat. Dále byly rovněž využity kontakty z okolí výzkumníků. Celkem se podařilo pro tuto skupinu získat 7 respondentů.

Dohromady se výzkumu tedy zúčastnilo 32 respondentů, z nichž bylo 23 ženského pohlaví a 9 mužského. Respondenti se nacházeli ve věkovém rozmezí od 23 do 70 let, zastoupeny byly tedy všechny dostupné věkové kategorie. Průměrný věk respondentů byl 39 let. Níže jsou uvedeny tabulky, v nichž nalezneme přehled respondentů spadajících do jednotlivých skupin spolu s uvedenými sociodemografickými údaji, které byly pro tento výzkum zásadní. Sloupec počet obyvatel v místě bydliště byl významný pro představu, jak může zhruba vypadat infrastruktura v oblasti, v níž respondent žije. Pro větší přehlednost byly tyto počty dány do intervalů v řádech tisíců obyvatel.

Tabulka č. 1: Přehled respondentů spadajících do skupiny A

SKUPINA A – NIKDY NEZAČALI ŘÍDIT						
	Věk	Pohlaví	Rodinný stav	Počet dětí	Počet obyvatel v místě bydliště	Nejvyšší dosažené vzdělání
Respondent č. 1	31	muž	svobodný	1 dítě	>50 000	VŠ
Respondent č. 2	26	muž	svobodný	bezdětný	<20 000	VŠ
Respondent č. 3	64	muž	ženatý	2 děti	<10 000	VŠ
Respondent č. 4	29	žena	vdaná	bezdětná	>50 000	VŠ
Respondent č. 5	35	žena	vdaná	2 děti	>50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 6	28	žena	svobodná	bezdětná	>50 000	VŠ
Respondent č. 7	37	žena	svobodná	bezdětná	<20 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 8	30	žena	vdaná	1 dítě	<1000	VŠ
Respondent č. 9	30	žena	svobodná	bezdětná	>50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 10	31	žena	vdaná	1 dítě	<2000	VŠ
Respondent č. 11	64	žena	vdaná	2 děti	<10 000	VŠ
Respondent č. 12	36	žena	rozvedená	1 dítě	>50 000	VŠ
Respondent č. 13	35	žena	vdaná	3 děti	>50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 14	27	žena	vdaná	bezdětná	>50 000	VŠ
Respondent č. 15	26	žena	svobodná	bezdětná	>50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 16	42	žena	svobodná	1 dítě	>50 000	VŠ

Tabulka č. 2: Přehled respondentů spadajících do skupiny B

SKUPINA B – VZDALI SE ŘÍZENÍ						
	Věk	Pohlaví	Rodinný stav	Počet dětí	Počet obyvatel v místě bydliště	Nejvyšší dosažené vzdělání
Respondent č. 1	27	muž	svobodný	bezdětný	>50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 2	35	muž	ženatý	1 dítě	>50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 3	70	muž	ženatý	bezdětný	>50 000	SŠ
Respondent č. 4	36	žena	rozvedená	2 děti	>50 000	VŠ
Respondent č. 5	23	žena	svobodná	bezdětná	<20 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 6	39	žena	vdaná	3 děti	>50 000	VŠ
Respondent č. 7	68	žena	vdaná	bezdětná	>50 000	SŠ
Respondent č. 8	62	žena	vdaná	2 děti	>50 000	SŠ
Respondent č. 9	63	žena	vdova	1 dítě	>50 000	VŠ

Tabulka č. 3: Přehled respondentů spadajících do skupiny C

SKUPINA C - BYLI DONUCENI OKOLNOSTMI VZDÁT SE ŘÍZENÍ						
	Věk	Pohlaví	Rodinný stav	Počet dětí	Počet obyvatel v místě bydliště	Nejvyšší dosažené vzdělání
Respondent č. 1	41	muž	svobodný	bezdětný	>50 000	SŠ
Respondent č. 2	24	muž	svobodný	bezdětný	<1000	SŠ s maturitou
Respondent č. 3	27	muž	svobodný	bezdětný	>50 000	VŠ
Respondent č. 4	54	žena	vdaná	2 děti	<50 000	SŠ s maturitou
Respondent č. 5	44	žena	rozvedená	2 děti	<50 000	SŠ
Respondent č. 6	41	žena	rozvedená	2 děti	<20 000	SŠ
Respondent č. 7	28	žena	svobodná	1 dítě	>50 000	VŠ

4.3 Etická stránka výzkumu

U každého výzkumu je důležité dbát na etické hledisko. Nejdříve byli respondenti kontaktováni prostřednictvím e-mailu, telefonátu nebo osobního setkání o podrobnostech setkání. Při samotné schůzce byla všechna interview zaznamenána na diktafon a začínala informovaným souhlasem respondentů. V něm respondenti byli obeznámeni se základními informacemi spojenými s výzkumem. Nejdříve byl nastíněn výzkumný problém, kterým se výzkum zabývá. Byla zdůrazněna dobrovolná účast na výzkumu a možnost z něj kdykoli odstoupit. Dále se hovořilo o průběhu rozhovoru a respondenti byli rovněž seznámeni s tím,

že se bude vše nahrávat na diktafon. Samozřejmostí bylo ujistění o anonymitě, kdy bylo zaručeno, že nebudou zneužity osobní údaje a že se k rozhovorům nedostane nikdo kromě výzkumného týmu a zpracování a prezentace výsledků výzkumu proběhnou rovněž v rámci anonymity. K respondentům bylo během rozhovoru přístupováno empaticky a bylo dbáno na jejich duševní pohodu. Po skončení interview bylo vyjádřeno poděkování za účast a rovněž možnost zaslání výsledků výzkumu po jeho zpracování.

4.4 Metody sběru dat

Data byla získávána metodou polostrukturovaného interview (polostrukturovaného rozhovoru). Pro každou skupiny respondentů byly připraveny specifické otázky, které měly ale společný základ v sociodemografických údajích, zmapování období dětství a dospívání ve vztahu k používaným dopravním módům. Dále jsme se u všech respondentů zaměřovali na aktuální dopravní chování, výhody a nevýhody života bez auta a na vizi do budoucna, co se týče případných zamýšlených změn v dopravních návycích. Forma polostrukturovaného interview je pro tento výzkum ideální, jelikož díky ní obsáhneme důležitá témata, kterým se chceme věnovat, a zároveň dáváme volný průchod tématům novým, která mohou být taktéž pro výzkum obohacující. Data sbíralo dohromady 6 osob, z nichž 1 osoba v německém jazyce (Rakousko). Sběr dat proběhl v měsících květnu a červnu 2019. Rozhovory byly uskutečněny převážně osobně, některé však probíhaly i online formou. Doba rozhovoru se pohybovala zhruba od čtyřiceti minut do dvou hodin.

4.5 Metoda analýzy dat

Vzhledem k povaze tohoto kvalitativního výzkumu byla pro analýzu dat vybrána metoda zakotvené teorie (neboli grounded theory method, zkr. GTM). Miovský (2006) o této metodě hovoří jako o živém a tvůrčím výzkumném nástroji. Výhodou je, že zakotvenou teorii můžeme upravovat dle potřeb našeho výzkumu.

Nyní bude podrobněji popsáno, jak přesně se při analýze dat postupovalo. Po získání rozhovorů došlo k jejich transkripci. Některé rozhovory byly značně nepřehledné, zejména kvůli přebytečnému množství informací, které se bezprostředně netýkaly témat důležitých pro výzkum. Z tohoto důvodu došlo ke korekci těchto dat, kdy byly přebytečné úseky vynechány. Poté, co byly přepisy v dostatečně dobré kvalitě po formátové i obsahové stránce, došlo k jejich analýze.

První fází bylo *otevřené kódování*, jenž má za cíl identifikovat vzhledem k cíli výzkumu podstatné úryvky textu a následně jim přiřadit kód neboli pojem. Tyto pojmy byly následně uspořádány do jednotlivých kategorií. Druhou fází bylo *axiální kódování*, kdy docházelo k hledání vztahů a souvislostí mezi kategoriemi. Rozhovory byly několikrát opakovaně pročitány, v důsledku čehož se objevovaly nové kategorie a vztahy nebo byly původní pozměněny a upraveny. Poslední fáze je označována v rámci zakotvené teorie jako *selektivní kódování*. V této fázi byla určena centrální kategorie neboli ústřední téma, ke kterému byly opět hledány vztahy s jednotlivými kategoriemi.

5 PRÁCE S DATY A JEJÍ VÝSLEDKY

Tato kapitola se bude zabývat analýzou dat. Pro každou skupinu respondentů byla provedena samostatná analýza, přičemž u každé z nich čtenář nalezne popis jednotlivých kategorií a subkategorií jevících se jako významné pro danou skupinu respondentů. V kapitole 6.4 je uvedeno porovnání specifík jednotlivých skupin a přehled výhod a nevýhod života bez auta. Tento přehled je uváděn pro všechny skupiny dohromady za účelem přehlednosti v rozdílech mezi nimi.

5.1 Skupina A – nikdy nezačali řídit

Do první skupiny, která byla podrobena analýze, patří jednak jedinci, kteří nikdy nezačali řídit, jednak ti, kteří řídili maximálně rok a poté už se k řízení auta nikdy nevrátili.

Výzkumné otázky, na které se budeme snažit nalézt odpověď, jsou následující:

- Z jakých důvodů se respondenti rozhodli auto nepoužívat?
- Co respondenty přimělo k (ne)pořízení řidičského průkazu?
- Uvažují respondenti o možnosti používání automobilu v budoucnosti? A pokud ano, jaké motivy by je k tomu mohly vést?

Ačkoli jsou poznatky členěny do kategorií v rámci jednotlivých sekcí, je nutné pohlížet na tuto problematiku komplexně. Kategorie jsou pouze orientační, nefungují jako samostatné jednotky, ale prolínají se. V rámci jedné kategorie tak můžeme nalézt data spadající zároveň do kategorie jiné. Takto je tomu u analýzy všech 3 skupin respondentů, kterými se budeme v tomto výzkumu zabývat.

(Ne)pořízení řidičského průkazu

Ze získaných dat je patrné, že deset respondentů nikdy neobdrželo řidičský průkaz (dále ŘP), z nichž dvě respondentky nesložily zkoušky (špatné zážitky s autoškolou a přístupem lektorů) a zbylých osm respondentů se nikdy do autoškoly nepřihlásilo. Další šest respondentů se rozhodlo autoškolu absolvovat a ŘP získali. K tomuto rozhodnutí je vedly následující faktory: vliv okolí (zejména rodičů a vrstevníků), nutnost vlastnit ŘP v rámci výuky na střední odborné škole, finančně výhodná cena autoškoly, a nakonec pocit jistoty, že kdyby bylo někdy třeba, mohou řídit. Důvody, které vedly respondenty

k nepřihlášení se do autoškoly, jsou obdobné těm, které přiměly oněch šest respondentů nakonec auto nevyužívat. Blíže budou tyto důvody rozebrány v následujících odstavcích.

Strach ze řízení

Nejčastěji uváděným důvodem byl strach ze řízení, jenž sedm respondentů popsalo jako velmi podstatný, ne-li jako hlavní faktor vedoucí k rozhodnutí žít bez auta. Opakovaně byla zmíněna témata jako obavy z vlastní neschopnosti řídit, obtížnost koncentrace při řízení, agresivita ostatních řidičů, příliš velký provoz na silnicích, nutnost rychle reagovat a obava ze zapříčinění autonehody či z možnosti stát se její obětí.

Dětství a role zvyku

Role dopravních návyků z dětství se ukázala jako jeden z faktorů, které přispěly k rozhodnutí nezačít řídit auto, avšak se nejedná o faktor zcela klíčový. Pět respondentů uvedlo, že auto bylo primárním dopravním prostředkem využívaným v jejich rodinách, zatímco další transportní módy byly používány pouze sporadicky. U dvou rodin bylo využití veřejné dopravy a auta přibližně na stejné úrovni. Veřejná doprava, pěší chůze a kolo převažovaly zejména u zbylých devíti rodin a většina právě těchto respondentů zmínila zvyk používání oněch dopravních módů v dětství jako zásadní pro jejich aktuální dopravní chování. Dědičný strach z řízení byl zaznamenán třemi respondenty, přičemž jeden z nich hovoří dokonce o fobii z řízení.

Nepotřebnost auta

Tato kategorie je spojena především s dobrou infrastrukturou. Téměř všichni respondenti uvedli, že nikdy nepocítili potřebu řídit, natož vlastnit auto, přičemž zásadním důvodem byla právě dostatečně uspokojivá infrastruktura. Pokud byla tato podmínka splněna, role vzdálenosti a času stráveného na cestě ve veřejné dopravě se už nejevila jako příliš rozhodující, jelikož ji převážily ostatní faktory vedoucí k odmítnutí auta jako např. již výše zmíněný strach ze řízení, finanční náklady apod. Vzdálenost a čas určovaly spíše výběr dopravního módu v rámci veřejné dopravy, nikoli však rozhodnutí mezi ní a automobilem. Navíc respondenti spadající do této skupiny výzkumného souboru shledávali na veřejné dopravě velké množství benefitů, o čemž se můžeme přesvědčit výše v tabulce, jež je uvedena v kapitole 6.4.

Všichni respondenti používají automobil jako spolujezdcí. Frekvence těchto jízd se pohybuje v rozmezí od tři krát týdně po jednou za půl roku. Pouze dvě respondentky však

přiznávají, že kdyby okolo sebe neměli blízké, kteří je v případě potřeby kdykoli a kamkoli svezou, o řízení automobilu by vážně uvažovaly.

Finanční náklady

Všichni respondenti zmínili fakt, že používání veřejné dopravy je pro ně levnější než ježdění autem, zejména, pokud by se dopravovali jen sami, a ne celá rodina v jednom autě – v tom případě bylo auto vnímáno jako levnější varianta. Čtyři respondenti právě z finančních důvodů nezačali dělat autoškolu a později zjistili, že auto k životu vážně nepotřebují, tudíž u tohoto způsobu života zůstali a ŘP doposud odmítají. Další respondenti hovořili především o nákladech za opravy, benzín, povinné ručení apod.

Budoucí využívání automobilu

Ačkoli 14 respondentů neplánuje v blízké době začít řídit, někteří hovořili o důvodech, které by je k tomu mohly přimět. Zhruba u poloviny respondentů zazněla obava, že celý život to bez auta nepůjde. Nejzmiňovanějším důvodem bylo narození prvního dítěte, případně dalších dětí. Ukázalo se, že zde hraje roli především sociální vliv, kdy zejména ženám jejich okolí často říká, že je nezbytné umět řídit, pokud se jim narodí dítě. Druhým nejvýznamnějším faktorem potenciálně vedoucím k řízení auta je změna bydliště, především přestěhování se na vesnici, kde je špatná dostupnost spojů nebo jejich frekvence. Jedna z respondentů uvedla svůj názor na budoucí používání auta: *„Ano, já nad tím přemýšlím hodně a nejradši bych to změnila na celém světě, ale to se nedá... A tady to ještě nepadlo, ale to je další věc, a to je nějaká ekologická zátěž. Nebudu přehnaný idealista, ale... I proto bych osobně hrozně nechtěla mít k tomu svůj přínos. Ale moje představa, že budu mít svoji rodinu a že budeme žít na vsi, tak i proto aspoň jedno auto prostě budeme potřebovat.“* Respondenti také uvádí faktor profesního života, kdy v mnoha pracích dnes vyžadují řidičský průkaz skupiny B. Dvě respondentky, které do práce složitě dojíždějí, ovšem přemýšlejí spíše nad změnou zaměstnání, jenž by bylo v bližší vzdálenosti jejich bydliště než nad změnou dopravního módu.

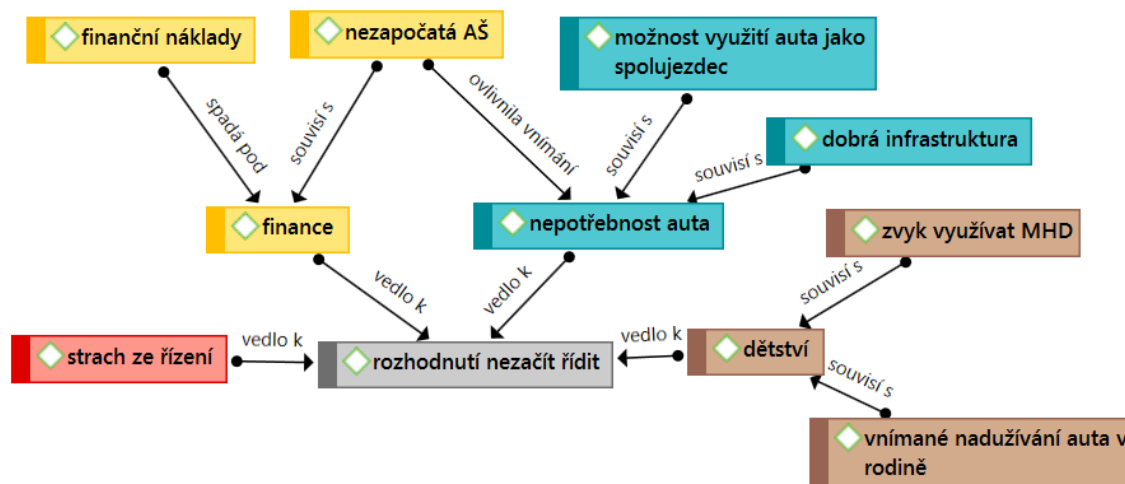
U třech respondentů byl zmíněn tlak blízkého okolí a společnosti, kvůli němuž se rozhodli v budoucnu ŘP získat. Jeden z respondentů hovoří o roli partnera ve spojitosti s péčí o svoji partnerku: *„No já teď právě přemýšlím v poslední době... protože mám asi půl roku přítelkyni, která má auto a připadám si takhle jako... není to moc příjemný, připadám si jako děčko. Takže uvažuji o změně...A já mám takovej pocit, že bych se o tu přítelkyni měl kompletně jako postarat. Jako od placení až po nějakou dopravu. A ne, že ji řeknu, že*

pojedu autobusem.“ Další respondentka pronesla: „*Noo jak říkám, za sebe, kdybych nemusela, kdybych necítila ten tlak toho okolí i té společnosti, jak vlastně žijeme, tak by mi to bylo jedno že neřídím to auto. Ale vzhledem k tomu, že jsem součástí té společnosti, tak jo, půjdu do toho, znovu to zkusím.*“ Posledními důvody byly obavy o postarání se o rodiče, až budou staří (cesty k doktorovi, být rychle po ruce apod.) a také touha cestovat po Evropě obytným vozem. Každý respondent, který o možnosti budoucího řízení automobilu hovořil, zároveň zmínil fakt, že by nerad automobil nadužíval a stále by se snažil co nejvíce volit alternativní transportní módy.

Faktory, které byly mnohokrát zmíněné, avšak se nejeví jako zásadní pro rozhodnutí nezačít řídit, jsou následující:

- **environmentální problematika** byla jedním z témat poloviny respondentů, avšak nikdy nebyla hlavním faktorem, proč nezačít řídit;
- **zdravotní stav** se v rozhovorech objevoval spíše ve formě fyzické kondice a lenosti, kterou můžeme definovat zejména tím, že při využívání auta lidé více zpohodlní například ohledně cest, jež přímo nevyžadují využití automobilu.

Graf č. 1: Přehled hlavních faktorů ovlivňujících rozhodnutí nezačít řídit



Tabulka č. 4: Významné kategorie a subkategorie skupiny A

SKUPINA A - "NIKDY NEZAČALI ŘÍDIT"	
Kategorie	Subkategorie
Strach ze řízení	<i>vlastní neschopnost řídit</i>
	<i>agresivita řidičů</i>
	<i>riziko autonehody</i>
Dětství a role zvyku	<i>dědičný strach z řízení</i>
	<i>zvyk využívat MHD</i>
Nepotřebnost auta	<i>dobrá infrastruktura</i>
	<i>možnost využívat auto jako spolujezdec</i>
Finanční náklady	<i>opravy, benzín, pojištění</i>
	<i>nezapočatá AŠ</i>
Budoucí využívání automobilu	<i>sociální tlak</i>
	<i>bydliště na vesnici</i>
	<i>narození dítěte</i>
	<i>profesní důvody</i>

5.2 Skupina B – vzdali se řízení auta

Další analýza se bude zabývat jedinci, kteří se používání auta dobrovolně vzdali, jednalo se tedy o jejich vědomé rozhodnutí. Do této skupiny spadají jak jedinci, kteří byli zkušenými řidiči a řídili takřka na denní bázi, tak i jedinci, kteří auto řídili spíše sporadicky (např. 3x měsíčně). Skupina též zahrnuje respondenty, kteří se na nějakou dobu rozhodli zkusit žít bez auta, ale po určitém časovém úseku se k jeho využívání vrátili zpět.

Výzkumné otázky, kterými se budeme v rámci oné skupiny zabývat, zní:

- Jaké mechanismy či motivy vedly k přemýšlení o tom, že se jedinec vzdá používání auta?
- Jaké situace vedly jedince k opětovnému používání automobilu?

Motivace k řízení a vztah k autu

K hlubšímu pochopení faktorů vedoucích k rozhodnutí vzdát se používání automobilu bylo důležité prozkoumání vztahu jedinců k řízení a k automobilu celkově. Žádný respondent, s výjimkou jednoho, u sebe nezaznamenal významnou touhu začít řídit. Ze získaných dat je patrné, že k rozhodnutí ne/získat řidičský průkaz v 18 letech (dále jen

ŘP) přispělo zejména sociální okolí, v němž se jedinec pohyboval. Primárně se jednalo o vliv rodičů, kteří v tomto počínání většinou podpořili své děti i finančním obnosem. Rodiče apelovali, aby si udělaly autoškolu, přičemž hlavním argumentem byla nutnost dovednosti řízení v dnešní době, a zároveň byl velmi často zmiňován fakt, že budou potřebovat řídit, až se stanou rodiči. Zjevný je i vliv vrstevníků. Jedinci, kteří zmiňují, že v oné době byl standard dělat ŘP v 18 letech, si ho udělali v onom věku také. Naopak jedinci, kteří ve svém okolí neměli mnoho vrstevníků, jenž by započali výcvik v autoškolě, si ji dělali až v pozdějším věku. Pouze dvě respondentky uvedly, že se rozhodly získat řidičský průkaz kvůli nezbytné potřebě auta – nutnost dojíždět do práce z vesnice, kde nebyly dobře frekventované spoje.

Za zajímavé lze považovat zjištění, že 5 respondentů (2 muži a 3 ženy) uvedlo, že po získání ŘP je řízení bavilo, naplňovalo a jejich vztah k autu byl velmi pozitivní. Z výsledků tedy vyplývá, že radost ze řízení a pozitivní vztah k automobilu nemá přímý vliv na rozhodnutí o ne/používání auta, jelikož i ti, kteří jízdu shledávali jako zábavnou, se nakonec rozhodli vzdát se automobilu. Zbylí 4 respondenti poznamenali, že je řízení nebavilo, měli z něj strach a necítili zvýšenou touhu řídit ani po získání ŘP. Tento faktor se naopak jeví jako jeden ze zásadních pro rozhodnutí vzdát se auta.

Dalším důležitým aspektem vedoucím k přemýšlení o vzdání se auta byla celková změna postoje k automobilu a k jeho využívání. Dva muži během adolescence a mladé dospělosti vnímali auto jako sociální status. První muž se o autě vyslovil takto: „*Vnímám to jako sociální status a že je to rychlejší a pohodlnější.*“ Druhý muž zmínil jeho vztah k autu v období, kdy mu bylo okolo 23 let: „*Nějaký machrování, já jsem prostě chtěl bavoráka, abych byl king a nakonec to byl rover, což je podobná kategorie, silný motor, velký auto, tak jsem ho měl spíš na zamachrování.*“ Na těchto příkladech můžeme vidět možný vliv společnosti na vnímání a používání automobilu u mužů. Ukázalo se, že k přehodnocení postoje k automobilu dochází zejména v období mladé dospělosti a později. Toto přehodnocení nastává zejména na základě většího přemýšlení o praktičnosti a ekologické stránce věci.

Vyvstala i souvislost mezi vzděláním a přemýšlením o volbě dopravního módu. Jeden respondent postřehl, že vysokoškolští studenti v jeho okolí mnohem méně touží po autě a vědomě se snaží více využívat veřejnou dopravu než ti, kteří vystudovali pouze střední školu a často vlastní auto. Další respondentka zaznamenala změnu postoje k autu na základě environmentálních studií, které jsou jejím oborem na škole.

Všichni respondenti ale auto alespoň občasně využívají jako spolujezdci především za účelem cest do práce, výletů nebo větších nákupů. Žádný z respondentů auto fanaticky neodmítá a všichni připouští, že mohou nastat situace, kvůli nimž by se museli k řízení vrátit. Po návratu by ovšem chtěli auto využívat opravdu jen při nutných situacích a ve chvílích, kdy by to bylo možné, by volili jízdu veřejnou dopravou.

Sociální vliv

Pod tuto kategorii spadá jednak vliv blízkého okolí a vrstevníků, jednak také dopravní módy využívané rodinou v dětství. Jak je již uvedeno výše, okolí má významný vliv na rozhodnutí udělat si ŘP, avšak na samotné pozdější rozhodnutí o volbě dopravního módu žádný významný vliv zaznamenán nebyl. Kromě jednoho respondenta vlastnily všechny rodiny auto, přičemž 5 rodin ho využívalo minimálně jednou týdně. Někteří respondenti uvedli, že se svým okolím vedly debaty o výhodách a nevýhodách auta a setkali se mnohokrát i s nepochopením, jak můžou bez auta v dnešní době fungovat. Jelikož však už byli rozhodnuti, že auto ke svému životu nepotřebují, neměly na ně tyto argumenty příliš velký vliv. Spíše se snažili svému okolí vysvětlit, co je k tomu dovedlo. Při těchto diskuzích zjistili, že někteří lidé v jejich okolí používají auto tak často, že nemají tušení, jaká je dostupnost spojů, jak se někam dá dostat a v jakém časovém rozmezí, což je dle respondentů samotných jedna z příčin, proč lidé tak moc jezdí autem.

Strach ze řízení a stres způsobený používáním automobilu

Polovina respondentů uvedla strach ze řízení jako zásadní důvod pro jejich rozhodnutí vzdát se automobilu. Čtyři respondenti považují řízení automobilu za obtížné. Často zmiňovaným problémem byla nepozornost a vnímaná agresivita ostatních řidičů na silnicích. Jako další velmi častou stresovou situaci respondenti hodnotili problematiku parkování – jednalo se o nedostatek parkovacích míst u panelových domů, u pracovišť a o obavy z poničení auta na nehlídaných parkovištích. Stres byl zaznamenán rovněž kvůli složité infrastruktuře ve velkých městech a v souvislosti s obavami, zda kvůli kolonám, uzavírkám a podobným komplikacím, stihne člověk dojet včas, kam potřebuje. Všechny tyto nevýhody zvládne dle respondentů lépe překonat právě veřejná doprava.

Morální a environmentální hodnoty

Ačkoli environmentální myšlenky byly hlavním motivem ve volbě dopravního módu pouze u dvou respondentů, ve všech rozhovorech bylo zmíněno, že jednou z výhod využívání veřejné dopravy je právě přispění k lepšímu životnímu prostředí. Mnohokrát byla

vyslovena myšlenka morální odpovědnosti ke společnosti ve smyslu nadbytečného využívání automobilu, jenž způsobuje jednak již zmíněné znečištění životního prostředí, ale také kolony na silnicích a vyšší riziko dopravních nehod. Jeden z respondentů se vyjádřil následovně: „*Nepřipadá mi to ok, když v tom osobáku sedí jeden člověk a autobusy mají tolik míst. A zaberou to tři osobáky, ve kterých sedí tři lidi. Takže mě to nedává smysl, není to ekonomické.*“ Nadbytečné využívání automobilu bylo u všech respondentů opravdu výrazným tématem. Mluvili o vlastní zkušenosti, kdy auto vnímají jako „lákadlo“, tzn. využívali by ho i v situacích, kdy to není vůbec nutné. Používání auta ve zbytečně velké míře vidí často i u příbuzných, což podporuje např. tvrzení jednoho z respondentů: „...*oni jsou tak zautovaný, tam mají doma 4 auta na dvorku... Všichni jezdí do práce jedním směrem, ale každý z těch 4 lidí jezdí jedním autem...*“ Zmíněna byla i odpovědnost ke státní ekonomice a obecnímu rozpočtu: „...*jakože je zbytečné jezdit autem, protože když už tohle město prostě jako zařídilo, jo, a v tom je spousta peněz, tak mi přijde nesmysl to nevyužít.*“

Praktické důvody

Nejčastěji zmiňovaným, a v mnohých případech hlavním, důvodem vedoucím k přemýšlení vzdát se auta byla finanční náročnost. Zejména se jednalo o opakované opravy automobilu, což bylo vnímáno jako velká a zbytečná investice. Dále pak náklady na benzín, technické kontroly apod. Až na jednu respondentku všichni vnímají, že v jejich aktuální životní situaci je finančně výhodnější využívat veřejnou dopravu. Většinou se jednalo o městskou hromadnou dopravu (dále MHD), s menší frekvencí pak byly využívány dálkové autobusy a vlaky. Respondenti též hovořili o tom, že mají spočítáno, zda se jim vyplatí permanentka či jiná slevová karta, nebo nikoli. Zakoupení permanentky záviselo především na frekvenci dojíždění a vzdálenosti cílového místa. V obou případech však dle nich život bez auta vychází v přepočtu o dost levněji. Plusovým bodem byly taktéž žákovské a studentské slevy.

Druhým nejzásadnějším faktorem vedoucím k rozhodnutí začít žít bez auta je jeho nepotřebnost. Ta byla buď hlavním důvodem pro ono rozhodnutí, nebo jedním z dalších poté, co se respondenti auta vzdali na základě jiného důvodu, a zjistili, jak moc ho můžou oželeť. Nepotřebnost auta bezpochyby souvisí s dobrou infrastrukturou, ať už se jedná o MHD nebo četnost spojů do jiných obcí, kam potřebují daní jedinci dojíždět. Ukázalo se, že právě dobrá infrastruktura je jednou ze zásadních podmínek vzdání se automobilu. Místa bydliště všech respondentů tuto podmínku splňovala. Mnohokrát však bylo proneseno, že

pokud by bydleli na vesnici, kde jsou špatné spoje, nad autem by vážně uvažovali a nejspíše by se jeho používání nevyhnuli.

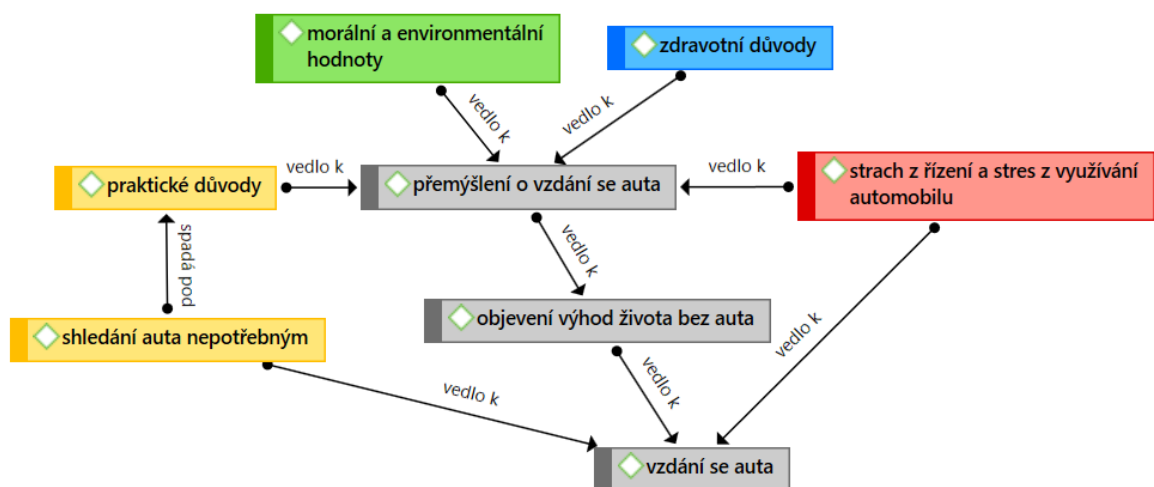
Děti

U šesti rozhovorů se objevilo téma dětí. Respondenti, kteří se ještě nestali rodiči poznamenali, že právě narození potomků je zřejmě událostí, která by je přiměla, aby znovu začali používat auto. Zmiňovány byly situace jako ježdění k doktorovi, do školky, školy, na zájmové kroužky apod. Zároveň respondenti, kteří už rodiči jsou, shledávali jako pozitivum, že se děti naučí jezdit MHD a budou samostatnější. Jako velké plus veřejné dopravy bylo rodiči uváděno, že mohou se svými dětmi trávit více času především hraním si ve vlaku, protože se mohou pohybovat po vagóně, povídat si atd. Jedna respondentka ovšem uvedla děti jako jeden z hlavních důvodů, proč se nakonec rozhodla opět se navrátit k používání automobilu. Důvodem byla nemožnost zkombinovat práci, vyzvedávání dětí ze školy a kroužků či vnímaná obtížnost cestovat se třemi dětmi v autobuse a vlaku.

Zdravotní důvody

Jeden z respondentů uvedl právě zdravotní důvody jako první z impulzů vedoucích k přemýšlení vzdát se auta. Ve všech rozhovorech zaznělo téma zdraví a fyzické kondice v návaznosti života bez auta.

Graf č. 2: Faktory ovlivňující proces rozhodování vzdát se auta



Tabulka č. 5: Významné kategorie a subkategorie skupiny B

SKUPINA B: "VZDALI SE AUTA"	
Kategorie	Subkategorie
Motivace k řízení a vztah k autu	<i>rozhodnutí pro ŘP</i>
	<i>radost z řízení</i>
	<i>změna postoje vztahu k autu</i>
Sociální vliv	<i>dopravní módy používané v dětství</i>
	<i>vliv vrstevníků</i>
Strach z řízení a stres spojený s používáním automobilu	<i>agresivita řidičů</i>
	<i>parkování</i>
	<i>složitá infrastruktura</i>
	<i>obtížnost řízení</i>
Morální a environmentální hodnoty	<i>životní prostředí</i>
	<i>nadbytečné využívání aut</i>
	<i>odpovědnost za společnost</i>
Praktické důvody	<i>finanční náklady</i>
	<i>nepotřebnost auta</i>
Děti	_____
Zdravotní důvody	_____

5.3 Skupina C – Byli donuceni okolnostmi vzdát se řízení

Do této skupiny patří respondenti, kteří byli nuceni vzdát se auta, tzn., že se nejednalo o jejich dobrovolné rozhodnutí.

Výzkumné otázky, které byly pro tuto skupinu stanoveny, zní následovně:

- Jak jedinci vnímají nemožnost řídit auto?
- Jaké výhody a nevýhody na absenci auta shledávají?
- Ovlivnilo nedobrovolné vzdání se auta nějak jejich volbu dopravního módu?

Tabulka č. 6: Přehled důvodů nedobrovolného vzdání se automobilu

	DŮVOD NEDOBROVOLNÉHO VZDÁNÍ SE AUTOMOBILU	DOBA NEŘÍZENÍ
respondent 1	<i>problémy se zrakem</i>	<i>celý život</i>
respondent 2	<i>problémy se zrakem</i>	<i>celý život</i>
respondent 3	<i>v důsledku autonehody</i>	<i>5 let</i>
respondent 4	<i>v důsledku autonehody</i>	<i>2 roky</i>
respondent 5	<i>alkohol</i>	<i>4 měsíce</i>
respondent 6	<i>alkohol</i>	<i>6 měsíců</i>
respondent 7	<i>finanční důvody + mateřská dovolená</i>	<i>2 měsíce</i>

Předtím než byli donuceni přestat řídit, jezdilo pět respondentů autem několikrát týdně. Tři respondenti z nich dokonce uvedli, že byli na autě závislí, a to především kvůli práci nebo v jednom případě kvůli bydlišti na vesnici a s ním související špatné infrastrukturu. Jednalo se především o cesty do práce, vožení dětí do školy, návštěvy rodiny a rodinné výlety. Dva respondenti nikdy nezískali zdravotní potvrzení k přihlášení se do autoškoly kvůli jejich vážným problémům se zrakem.

Vztah k automobilu

Ani jeden z respondentů před zákazem nepomyslel na to, že by se mohl auta vzdát. Čtyři respondenti uvedli, že jejich vztah k automobilu byl vždycky velice kladný a řízení je vyloženě bavilo. Právě u těchto respondentů se objevila mrzutost z nemožnosti řídit automobil. Zbylí tři respondenti označili svůj vztah k automobilu za neutrální.

Finance

Ze získaných dat vyplývá, že čtyři respondenti shledávají život bez auta levnější, přičemž všichni tito jedinci bydlí ve městech s dobrou infrastrukturou. Dva respondenti uvedli, že je život bez auta vyjde naopak draž kvůli platbě jízdenek bez žádných slev a rovněž kvůli placení benzínu, v případě využívání auta jako spolujezdci. Jedna respondentka považuje finanční rozdíl za nulový, jelikož předtím jezdila firemním autem, tudíž měla minimální náklady za provoz.

Změna rutiny

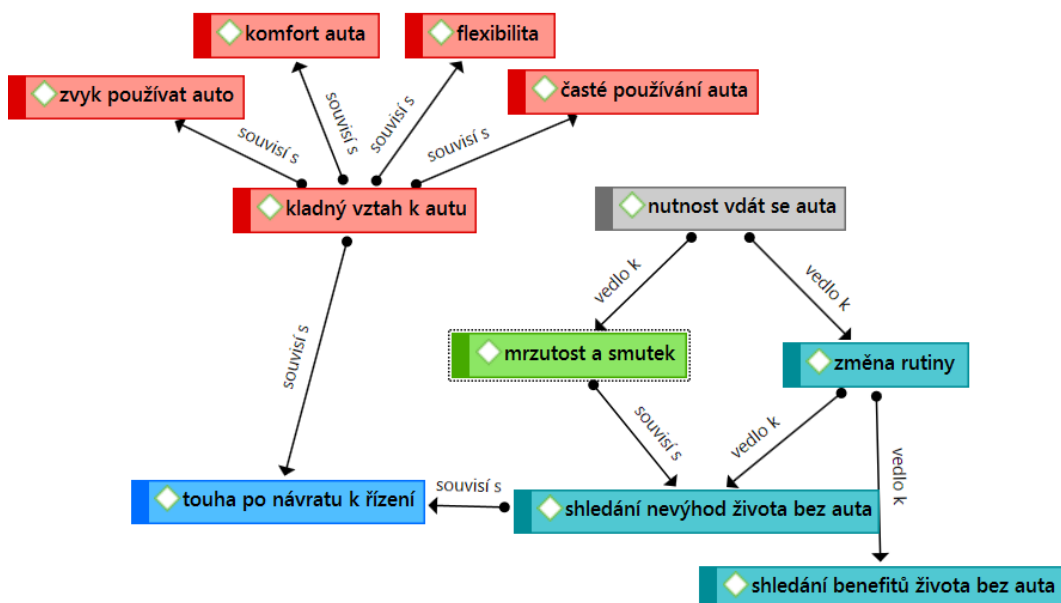
U všech respondentů s výjimkou oněch dvou, kteří nikdy ŘP neobdrželi, se po nemožnosti využívat auto výrazně změnila denní rutina. Ačkoli tři respondenti auto několikrát týdně používali i nadále jako spolujezdci, spatřovali na tomto způsobu dopravy

osobně vnímaná značná negativa. Ta spočívala zejména v pocitu závislosti na ostatních, nemožnosti určit si sám čas a místo odjezdu, dále pak v nutnosti neustále plánovat a domlouvat se s řidiči. Respondenti, kteří díky omezení řízení začali využívat veřejnou dopravu, na tomto druhu cestování začali shledávat benefity, kterých si dřív tolik nevšimli (ušetřený čas, menší náklady, více pohybu).

Budoucí používání automobilu

Respondenti, kteří nikdy neměli možnost řídit automobil kvůli zdravotním problémům spojeným s vadou zraku uvádí, že se se svou situací již smířili. Skutečnost, že nemohou řídit auto je v životě nijak významně neomezuje, přičemž u obou z nich v rozhovorech zaznělo podstatně více výhod života bez automobilu oproti ostatním respondentům, kteří dříve řídili. Jeden z těchto respondentů dokonce uvedl, že i kdyby měl možnosti mít auto s řidičem, využíval by MHD: „...myslím, že mám aspoň trochu nějaký základní jakoby ekologický uvažování, takže zaprvé auto dělá prostě nějaké zplodiny, je to nějaká věc, která se vyrobila a pak bude někde hnit na skládce... Já si myslím, že bych stejně jezdil, jako asi bych to odmítl a vážně jezdil tou městskou dopravou, jo.“ Čtyři respondenti se chtějí k životu s autem dokonce vrátit co nejdříve, jak to bude možné. Zmiňují, že řízení jim chybí, auto je pro ně mnohem komfortnější, rychlejší a praktičtější způsob dopravy než všechny ostatní dopravní módy. Jedna respondentka naproti tomu uvedla, že se již bojí řídit kvůli dopravní nehodě, kterou byla účastníkem, tudíž ji používání veřejné dopravy vyhovuje a nadále u něj zůstane.

Graf č. 3: Popis faktorů souvisejících s nutností vzdát se auta



Tabulka č. 7: Významné kategorie a subkategorie skupiny C

SKUPINA C - BYLI DONUCENI OKOLNOSTMI VZDÁT SE ŘÍZENÍ	
Kategorie	Subkategorie
Vztah k automobilu	<i>časté používání auta</i>
	<i>kladný vztah k autu</i>
	<i>neutrální vztah k autu</i>
Změna rutiny	<i>mrzutost a smutek z neřízení</i>
	<i>auto na místě spolujezdce</i>
	<i>výhody veřejné dopravy</i>
Finance	<i>posouzení nákladů</i>
Budoucí používání automobilu	<i>převažující výhody automobilu</i>
	<i>strach z řízení</i>

5.4 Porovnání všech výzkumných skupin

Následující tabulky znázorňují nejčastěji zmiňované výhody a nevýhody života bez auta, přičemž u každé je uveden počet respondentů, kteří ji zmínili v rámci jednotlivých skupin. Poslední sloupec pak značí celkový počet respondentů napříč všemi skupinami, podle kterého jsou seřazeny jednotlivé výhody a nevýhody od nejzmiňovanějších po ty nejméně časté. Nutno podotknout, že pořadí nemůžeme brát jako přesný ukazatel toho, jaké faktory nejvíce ovlivňují volbu života bez auta. Jedná se čistě o orientační výčet, přičemž váhy jednotlivých výhod a nevýhod jsou různé a blíže jsme se s jejich významem seznámili v přechozích kapitolách.

Poslední řádek uvádí celkový počet zmiňovaných výhod u jednotlivých skupin. Při interpretaci těchto hodnot musíme brát v potaz rozdílné počty respondentů v jednotlivých skupinách. Jak můžeme například vidět, skupina C, kterou donutily ke vzdání se automobilu okolnosti, shledává na životě bez auta nejméně výhod ze všech 3 skupin, zatímco počet zmiňovaných nevýhod je obdobný jako u skupiny B, která měla v souboru pouze o dva respondenty více. Můžeme se tedy domnívat, že právě u skupiny C hraje podstatnou roli, že se automobilu nevzdali dobrovolně, ale byli k tomu donuceni. Od toho se i odvíjí jejich motivace využívat jiné dopravní módy.

Tabulka č. 8: Přehled výhod života bez auta s počtem respondentů

VÝHODY ŽIVOTA BEZ AUTA	skupina B	skupina A	skupina C	celkový počet
méně finančně náročné	16	9	4	29
menší ekologická zátěž	9	9	2	20
auto by bylo "lákadlo" nepoužívat jiné dopr. módy	12	4	1	17
čas pro sebe	11	4	2	17
nemusí se řešit opravy auta	10	4	2	16
absence zodpovědnosti za životy lidí	7	5	2	14
absence stresu z řízení	7	4	1	12
zlepšení kondice	5	2	3	10
absence problémů s parkováním	2	5	1	8
minimalismus (převážení méně věcí)	3	3	1	7
čas strávený s dětmi	3	2	1	6
čas na práci	4	2		6
možnost konzumovat alkohol	2	3		5
absence obav z agresivních řidičů	2	1	1	4
děti se naučí využívat MHD	2	2		4
celkový počet	95	59	21	175

Tabulka č. 9: Přehled nevýhod života bez auta s počtem respondentů

NEVÝHODY ŽIVOTA BEZ AUTA	skupina A	skupina B	skupina C	celkový počet
horší časová flexibilita (vázanost na spoje)	5	3	4	12
auto je komfortnější	6	2	3	11
těžká zavazadla (nákupy, batohy, tašky)	6	2	2	10
nutnost více plánovat	5	3	2	10
omezení rozhodnutí, kdy, v kolik a kam chci jet	3	1	4	8
zpoždění veřejné dopravy	5	2	1	8
děti (škola, doktor...)	3	3	2	8
auto je rychlejší	3	1	3	7
nepředvídatelné situace, kdy je auto třeba	3	2	1	6
vstávání	3	2	-	5
přeprava v zimě	3	2	-	5
celkový počet	45	23	22	90

Napříč všemi skupinami, především ale skupinami A a B, byly opakovaně zmiňovány výhody veřejné dopravy. Ačkoli respondenti často uváděli, že auto může být v jistém ohledu rychlejší než ostatní dopravní módy, opakovaně bylo taktéž proneseno,

že MHD může výrazně uspořit čas, jelikož cesta k autu, jízda v dopravních špičkách a kolonách, problémy se zaparkováním a cesta od auta, mohou zabrat podstatně více času než použití tramvaje, autobusu či trolejbusu.

Samozřejmě bylo hovořeno i o výhodách a nevýhodách jiných dopravních módů. Opakovaně se v rozhovorech objevovalo téma celkové kvality vlaků a jejich zpoždění. Pozitivní ohlasy byly především na nové vlaky, které mají dobrou klimatizaci i topení, možnost občerstvení a wifi připojení. Starší vlaky byly hodnoceny velmi negativně kvůli špatné regulaci teploty, absenci wifi připojení a celkově kvůli nedostatečnému komfortu jízdy. Nejednou respondenti poznamenali, že zpoždění vlaků jsou čím dál častější a v důsledku toho nelze někdy stihnout navazující spoj a je potřeba velká časová rezerva, což může jedince odradit od upřednostnění vlaku před autem. Kladně byl hodnocen dostupný výběr dopravců, což se ukazuje jako faktor, který přispívá k omezení používání automobilu. U MHD byla vnímána negativa jako přeplněnost související s narušením osobního prostoru, dále hygienická stránka, neklimatizované vozy v letních měsících, nepříjemní cestující a zápach potu. Pozitiva byla naopak spatřována v rychlosti přepravy a absence stresu kvůli řízení auta.

6 DISKUZE

Analýza a následné porovnání všech tří skupin respondentů přinesly zajímavé výsledky. Nejvíce diskutované faktory u všech skupin výzkumného souboru byly následující: finance, potřeba vlastnit auto, děti, infrastruktura měst a vesnic, flexibilita, čas, parkovací místa, zdraví, sociální okolí, dostupnost určitých dopravních módů. Faktory, kterým nebyla věnována příliš velká pozornost byly tyto: počasí, nutnost brzkého vstávání, zimní období a překvapivě také vzdálenost. Všichni respondenti zmínili nutnost většího plánování cest, avšak to pro většinu z nich není překážkou pro život bez auta. Respondenti zmiňují, že jde především o zvyk a přemáhání lenosti, jež někdy brání využívání veřejné dopravy. Právě z tohoto důvodu jedinci nechtějí vlastnit a řídit auto – bylo by pro ně „lákadlem“ nevyužívat jiné dopravní módy a nechodit pěšky.

Ve skupině A a B byla nejčastějším důvodem rozhodnutí žít bez auta jeho nepotřebnost. Jednalo se zejména o respondenty žijící v oblasti s dobrou infrastrukturou a možností využívat příležitostně automobil na místě spolujezdce. Dalším často zmiňovaným důvodem byla finanční náročnost údržby automobilu, zejména výdaje za opravy a benzín. Za zajímavé lze považovat srovnání vnímaných výhod a nevýhod života bez auta mezi skupinami A a B a skupinou C. Právě respondenti, kteří se museli auta vzdát kvůli okolnostem, se dívali na život bez auta celkem skepticky. Tito neshledávali na jiných dopravních módech moc výhod a čtyři ze sedmi respondentů se chtěli k řízení auta navrátit co nejdříve. Přestože někteří poznamenali, že provoz automobilu je dražší než alternativní dopravní módy, faktory jako komfort, zvyk, úspora času a radost ze řízení převládly nad finančními náklady. Tento postoj by mohl být zapříčiněn motivací a faktoru dobrovolnosti. Vnější podmínky, což v tomto případě byla konkrétně nutnost vzdát se auta z důvodu odnětí ŘP a z důvodů zdravotních, sice mohou změnit náhled na dopravní chování, avšak pro úplnou změnu je zřejmě zapotřebí i vnitřní motivace, což potvrzuje ve výsledcích výzkumu i Šucha et al. (2019), přičemž dodává, že by se měly příslušné orgány usilující o redukci počtu aut na silnicích zaměřit nejen na finanční výhody a environmentální problematiku, ale taky na roli času a komfortu. K tomu by mělo docházet zejména sdílením příběhů lidí, kteří mají pozitivní zkušenost s veřejnou dopravou.

Téměř ve všech rozhovorech se objevilo téma dětí ve spojitosti s volbou dopravního módu. Výzkumný soubor byl, co se týče rodičovství dostatečně reprezentativní, jelikož

zahrnoval jak bezdětné respondenty, tak i ty, kteří jsou rodiči jednoho dítěte či více dětí od kojeneckého věku po dospělé. Bezdětní respondenti se většinou domnívali, že až se stanou rodiči, bude život bez auta daleko těžší kvůli návštěvám lékařů, vození dětí do školky, školy, na zájmové kroužky apod. Někteří dokonce narození dítěte vnímali jako událost, kvůli které se používání automobilu rozhodně nevyhnou. Rodiče dětí však tuto situaci viděli z jiného úhlu pohledu, kdy zmiňovali, že je to s dětmi občas sice náročnější, ale stále se to dá zvládnout. Benefitem pro ně zejména bylo, že se děti naučí samostatnosti, pokud dojíždí do školy MHD. Čas strávený s dětmi v autobuse či ve vlaku, kde si mohou hrát, povídat si a poznávat svět, byl rodiči také vnímán jako velké plus oproti autu, kde se musí soustředit na řízení a nemohou se tak dětem věnovat. Jedna z respondentek ovšem uvedla, že po narození třetího dítěte se opět vrátila k používání automobilu, jelikož pro ni bylo velice náročné cestovat se všemi naráz a nemožné zkombinovat práci či vyzvedávání dětí bez používání auta. Lanzendorf (2010) přichází s výsledky, které naznačují, že narození dítěte může přispět k závislosti na automobilu, ale může také vyvolat změnu volby dopravního módu ve prospěch veřejné dopravy či například jízdy na kole. Takovou možnost naznačují i výsledky této bakalářské práce, přičemž můžeme u této dichotomie předpokládat vliv faktorů, jako je infrastruktura, možnost využívat auto jako spolujezdec, předchozí dopravní návyky a také osobnost dítěte.

Polk (1998) uvádí, že auto je společností stereotypně vnímáno více jako mužská záležitost nežli ženská, což se projevilo i v tomto výzkumu. Na otázky, zda toužili vrstevníci respondentů v období okolo 18 let vlastnit auto, se často dostalo odpovědi, že vesměs ne, ale pokud ano, jednalo se spíše o muže. Čtyři respondenti v tomto výzkumu uvádí, že vnímají kladný vztah k autu a řízení spíše u mužů, přičemž je s tímto spojeno také vnímání jejich sociální role ve smyslu postarání se o ženu a rodinu. Náš výzkumný soubor zahrnoval 23 žen a 9 mužů, což s sebou nese omezenou možnost dostatečně prozkoumat volbu dopravního módu z hlediska genderu. Bylo by vhodné, aby byl počet zástupců obou pohlaví vyrovnanější a faktor tlaku společnosti na řízení automobilu muži mohl být tak lépe prozkoumán.

Dalším limitem práce je místo trvalého bydliště a s ním spojená kvalita infrastruktury. Výzkumný soubor zahrnoval z velké většiny respondenty žijící ve městech nad 50 000 obyvatel. Převážně se jednalo o Olomouc, již všichni respondenti, kteří zde bydlí, shledávali jako město s výbornou infrastrukturou, uvnitř něhož se dá velmi dobře pohybovat bez automobilu. Velmi často bylo poznamenáno, že bydliště na vesnici by respondenty

nejspíše donutilo začít používat auto. Náš výzkumný soubor však nezahrnoval dostatečné množství respondentů z menších obcí, abychom mohli dospět ke zjištění, zda je k životu na vesnici auto opravdu nutné. Samozřejmě nemusí být malá obec nutně spojena se špatnou infrastrukturou, avšak respondenti i jejich blízké okolí to tak vnímají, jak vyplývá z rozhovorů.

Za povšimnutí rovněž stojí rozdíl vnímání automobilu napříč generacemi. Respondenti starší 40 let uváděli, že za jejich dětství nebylo časté vlastnit automobil. Mohli bychom se proto domnívat, že budou na nadměrné využívání automobilu mnohem více citliví a nebudou s ním tolik souhlasit, jelikož byli zvyklí žít i bez něho. Není tomu tak ale u všech jedinců tohoto věku. Zejména mladší respondenti, kteří mají své rodiče zhruba ve věkové skupině 50 let a výše, často poznamenali nadměrné využívání automobilu právě u nich. Opakovaně se objevovaly také zmínky o nepochopení ze strany rodičů týkající se rozhodnutí žít bez auta. Pokud rodiče pro tento životní styl měli pochopení, pramenilo to většinou z jejich vlastní obavy ze řízení auta.

Zároveň se vynořilo také téma možného zlepšení veřejné dopravy, které by dle respondentů mohlo přispět k větší redukci automobilů na silnicích. Zlepšit by se dle nich dala kvalita starších vlaků, hygienické podmínky, regulace teploty v tramvajích a autobusech, četnost spojů a zejména by se mělo zapracovat na neustálých a čím dál častějších zpožděních vlaků, jelikož právě to může cestující velmi odrazovat od zvolení tohoto druhu dopravy.

Ve výzkumu se objevovala i další podtémata. Jedním z nich byly faktory ovlivňující volbu mezi alternativními dopravními módy k automobilu, kdy byly zmiňovány výhody a nevýhody jednotlivých dopravních prostředků, osobní preference, otázka času atd. Vzhledem k rozsahu této práce však nedošlo k bližší analýze těchto témat a vše bylo vztahováno spíše na oblast problematiky rozhodování se mezi autem a jinými způsoby cestování.

Vzhledem k povaze kvalitativního typu výzkumu nelze výsledky zobecnit na celou populaci. Tato práce může sloužit spíše jako podnět pro další výzkumy, které by se konkrétněji mohly zaměřit na jednotlivé faktory a témata, která se jeví jako podstatná při volbě dopravního módu.

7 ZÁVĚR

Na základě analýzy získaných došlo k následujícím zjištěním. Rozhodnutí vzdát se automobilu je podmíněno několika faktory, přičemž mezi ty nejpodstatnější patří finanční náklady, nepotřebnost auta a strach ze řízení. Roli zde hraje do jisté míry rovněž zvyk, sociální okolí, a možnost využívat automobil jako spolujezdec. Podstatným aspektem je dobrovolnost onoho rozhodnutí nikdy nezačít řídit či se posléze auta vzdát, která se jeví jako zásadní faktor převyšující vnímané výhody a nevýhody veřejné dopravy. Pokud je jedinec vnitřně motivován, je větší pravděpodobnost, že se používání automobilu vzdá.

Důležitým faktorem ve volbě dopravního módu je rovněž dobrá infrastruktura, která je spojena především se životem ve městě. Jedinci vnímají život bez auta na vesnici jako problematický vzhledem k dopravní dostupnosti. Dalším zásadním faktorem ovlivňujícím pohled na život bez auta je narození dítěte nebo dětí, které je vnímáno především bezdětnými jedinci jako možný motiv pro to, aby začali řídit nebo se znovu vrátili k používání automobilu. Jedinci, kteří se již stali rodiči také občas vnímají dopravování se bez auta jako náročné, avšak zde shledávají i četné benefity jako např. čas na hraní a povídání si ve vlaku nebo učení dítěte samostatnosti.

Většina respondentů se domnívá, že ve společnosti dochází k nadměrnému používání automobilů. Sami především nechtějí přispívat ke kolonám, znečištění životního prostředí a také se chtějí vyhnout lenosti, která by u nich zřejmě nastala, kdyby měli stále k dispozici automobil.

8 SOUHRN

Následující kapitola se věnuje stručnému shrnutí této práce. Nejprve podává informace předané v teoretické části a poté se zaměřuje na část praktickou, zejména na popis zvolených metod výzkumu a výsledná zjištění, ke kterým bylo pomocí analýzy dat dospěno.

První kapitola byla koncipována jako přehled ucelených teorií a modelů, které se snaží o vysvětlení volby dopravního módu. Ze všeho nejdříve byla však objasněna podstata výzkumu v oblasti volby dopravního módu. Kromě výhod, které s sebou přináší dnešní doba závislá na automobilech (jako jsou nezávislost a pohodlí), můžeme vidět i jasné nevýhody a negativní důsledky plynoucí z tohoto způsobu cestování. Jedná se zejména o environmentální dopad a zdravotní problémy způsobené v důsledku nadměrného používání auta (Conley & McLaren, 2009). Právě proto je důležitá redukce aut na silnicích, k čemuž je nezbytné pochopit, jak se lidé rozhodují při volbě dopravního prostředku. Dále je v této kapitole uveden od Chnga a kolektivu (2018) integrativní přehled nejčastějších teorií souvisejících s tímto tématem. Nejznámější z nich je TPB (teorie plánovaného chování), jejímž autorem je Ajzen (1991). TPB předpokládá, že lidské jednání je řízeno třemi faktory: postojem k chování, subjektivní normou a vnímanou kontrolou chování. Triandis (1997) přišel s teorií interpersonálního chování – TIB, již můžeme rovněž vztáhnout na tuto problematiku. Dále byly uvedeny následující teorie a modely: The Norm-activation Model (NAM), Value-Beliefs norm theory (VBN) a Comprehensive Action Determination Model (CADM).

Druhá kapitola práce se rovněž zabývá psychologickými aspekty souvisejícími s volbou dopravního módu, které však nejsou součástí uceleného modelu či teorie. Prvním tématem v této kapitole je role zvyku. Kvůli hlubokému zakořenění mobility v moderním světě se volba prostředku stává opakujícím se typem chování (Verplanken et al., 2008). Někteří autoři tvrdí, že chování je odůvodněné a kontrolované, ale na vědeckém poli se setkáme i s názory, že je spíše automatické (Aarts et al. 1998), tedy založené na zvyku. Například denní dojíždění představuje typickou situaci, kdy dochází k rozhodnutí ovlivněnému předchozím chováním (Lanzini & Khan, 2017). Je důležité vzít v úvahu, že používání automobilů není jen důsledek racionálních rozhodnutí, ale svoji roli zde zastávají také emocionální reakce na řízení, vliv okolí, sociodemografické faktory a mnoho dalšího (Sheller, 2004). Na volbu dopravního módu mají vliv i životní události, což v dopravní

psychologii bylo zkoumáno v rámci biografie mobility, o které pojednává další podkapitola. Následujícími tématy, kterými se v celé druhé kapitole zabýváme jsou vliv pohlaví nebo narození dítěte. Kromě výše zmíněných faktorů svou roli hrají i sociální vlivy, zejména pak vliv rodičů a vrstevnické skupiny. V neposlední řadě se dá v souvislosti s postojem k užívání automobilu zmínit afektivní složka, jelikož i řízení a všeobecně vztah k autu v nás vyvolává nějaké pocity (Steg, 2005). K afektivitě nepatří jen potěšení, ale i úzkost a obavy z jízdy či autonehody (Sheller, 2004).

. Experimentální studie provedená Šuchou a kolektivem (2019) v našem kulturním prostředí v oblasti rozhodování o používání určitých dopravních prostředků, se zabývala tím, zda je možné změnit dopravní návyky na základě externí pobídky. Tou bylo v tomto případě přerušení používání automobilu po dobu jednoho měsíce. Výsledky naznačují, že to možné je. Právě na tento výzkum navazuje tato práce s cílem zaměřit se konkrétně na jedince, kteří bez automobilu již nějakou dobu žijí.

Výzkumným záměr této práce bylo tedy odhalení faktorů, které motivují jedince volit jiný způsob dopravy než osobní automobil. Cílem bylo na základě rozhovorů s respondenty popsat a vysvětlit faktory mající vliv na zvolení jiného dopravního módu a udržitelnosti takového rozhodnutí. Do výzkumu byly proto zahrnuty tři cílové skupiny respondentů. První skupinu tvoří jedinci, kteří nikdy automobil nezačali používat, druhou ti, jenž se jeho řízení dobrovolně vzdali a do posledního souboru jsme zahrnuli probandy, kteří byli okolnostmi donuceni vzdát se řízení automobilu. Pro první skupinu bylo stanoveno kritérium minimálního věku 21 let a maximálně rok řízení, pro druhou skupinu pak život bez auta po dobu minimálně jednoho roku a třetí skupina zahrnovala jedince, kteří nemohli řídit auto alespoň 2 měsíce. Výzkumný soubor byl vybrán pomocí nepravděpodobnostních metod výběru, konkrétně se jednalo o stratifikovaný záměrný výběr v kombinaci se samovýběrovým souborem (inzeráty na facebookových a webových stránkách). V první skupině bylo nakonec dosaženo počtu 16 respondentů, ve druhé 9 a poslední skupinu tvořil soubor 7 jedinců. Výzkumu se zúčastnilo více žen než mužů a věkový průměr byl 39 let.

Pro každou skupinu byly zvoleny jiné výzkumné otázky, avšak u všech byly jednou z nich právě faktory ovlivňující volbu dopravního módu. S uvědoměním si, že většina předchozích studií byla spíše kvantitativního typu, byl pro prozkoumání této oblasti zvolen kvalitativní přístup, jelikož se domníváme, že je na problematiku potřeba pohlížet holisticky a zkoumat ji více do hloubky. Metodou analýzy dat byla zakotvená teorie.

Výsledky analýzy byly prezentovány ve zvláštních kapitolách pro jednotlivé skupiny. U každé skupiny byl uveden její stručný popis a byly znovu zrekapitulovány výzkumné otázky. Následně se přešlo již k samotné analýze, která byla obohacena o grafy a tabulky, které sloužily ke čtenářově lepší orientaci v prezentovaných zjištěních. Poslední kapitola sloužila jako porovnání všech výzkumných skupin a uvedení společných znaků a rozdílných specifik. Rovněž zde nalezneme tabulku s respondenty zmiňovanými výhodami a nevýhodami života bez automobilu.

V rámci analýzy došlo k popsání faktorů ovlivňujících volbu dopravního módu, a především rozhodnutí žít bez auta (zejména u prvních dvou skupin respondentů). Ukázalo se, že velmi významným faktorem je vnímaná nepotřebnost auta, která souvisela hlavně s dobrou infrastrukturou. Dalším opravdu podstatným faktorem byly finanční náklady spojené s používáním automobilu. Jako zásadní se rovněž jevil koncept dobrovolnosti, kdy bylo zjištěno, že lidé, kteří byli donuceni se řízení auta vzdát v důsledku okolností, neshledávali příliš mnoho výhod na veřejné dopravě, chůzi ani jízdě na kole a chtěli se co nejdříve navrátit k používání automobilu.

Ze získaných dat vyplývá, že dalšími podstatnými faktory, které mají vliv na rozhodnutí žít bez auta jsou děti a bydliště na vesnici. V případě dětí se jednalo především o často zmiňovanou obavu respondentů, kteří se ještě nestali rodiči, zda je vůbec reálné zvládnout malé dítě v rodině bez auta. Ti, kteří se již rodiči stali, se na tuto skutečnost již nedívají tolik skepticky a většinou si stojí za názorem, že se to zvládnout dá, ačkoli je to obtížnější. Bydliště na vesnici bylo spojováno se špatnou infrastrukturou a mnozí respondenti, včetně jejich blízkého okolí, se domnívají že je automobil na vesnici nutností.

Tato práce by měla sloužit především jako přehled, které faktory jsou při rozhodnutí žít bez auta podstatné, přičemž další studie by se na ně mohly zaměřit blíže.

LITERATURA

1. Aarts, H., & Dijksterhuis, A. P. (2000). The automatic activation of goal-directed behaviour: The case of travel habit. *Journal of environmental psychology*, 20(1), 75-82. <https://doi.org/10.1006/jevp.1999.0156>
2. Aarts, H., Verplanken, B., & Van Knippenberg, A. (1998). Predicting behavior from actions in the past: Repeated decision making or a matter of habit?. *Journal of applied social psychology*, 28(15), 1355-1374. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1998.tb01681.x>
3. Abrahamse, W., Steg, L., Gifford, R., & Vlek, C. (2009). Factors influencing car use for commuting and the intention to reduce it: a question of self-interest or morality?. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(4), 317-324. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.04.004>
4. Abrams, P. A. (2009). The implications of using multiple resources for consumer density dependence. *Evolutionary Ecology Research*, 11(4), 517-540. Získáno 10. 11. 2020 z https://www.researchgate.net/publication/272564476_Abrams_P_A_2009_The_implications_of_using_multiple_resources_for_consumer_density_dependence_Evolutionary_Ecology_Research_11517-540
5. Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211. doi:10.1016/0749-5978(91)90020-T
6. Ajzen, I., & Fishbein, M. (2005). *The Influence of Attitudes on Behavior*. In D. Albarracín, B. T. Johnson, & M. P. Zanna (Eds.), *The handbook of attitudes*, 173–221. Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
7. Anable, J. (2005). 'Complacent Car Addicts' or 'Aspiring Environmentalists'? Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport Policy*, 12, 65-78. doi: 10.1016/j.tranpol.2004.11.004
8. Babcock, L., & Laschever, S. (2003). INTRODUCTION: Women Don't Ask. <https://doi.org/10.1515/9781400825691-002>
9. Bagozzi, R. P. (1981). Attitudes, intentions, and behavior: A test of some key hypotheses. *Journal of Personality and Social Psychology*, 41(4), 607–627. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.41.4.607>
10. Bahadur, A., & Tanner, T. (2014). Transformational resilience thinking: putting people, power and politics at the heart of urban climate resilience. *Environment and Urbanization*, 26(1), 200-214. <https://doi.org/10.1177/0956247814522154>

11. Bamberg, S., & Möser, G. (2007). Twenty years after Hines, Hungerford, and Tomera: A new meta-analysis of psycho-social determinants of pro-environmental behaviour. *Journal of environmental psychology*, 27(1), 14-25. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2006.12.002>
12. Bamberg, S., & Schmidt, P. (2003). Incentives, Morality, Or Habit? Predicting Students' Car Use for University Routes With the Models of Ajzen, Schwartz, and Triandis. *Environment and Behavior*, 35, 264 - 285. doi:10.1177/0013916502250134
13. Bamberg, S., Ajzen, I., & Schmidt, P. (2003). Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit, and Reasoned Action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25, 175 - 187. doi:10.1207/S15324834BASP2503_01
14. Baslington, H. (2008). Travel socialization: A social theory of travel mode behaviour. *International journal of sustainable transportation*, 2(2), 91-114. <https://doi.org/10.1080/15568310601187193>
15. Bencko, V, Tuček, M., Petanová J., & Novotný, L. (2007). Health Impact of Traffic
16. Centre for Transport and Society. Role of Social Interaction, Social Learning and Social Influence in the Dynamics of Travellers' Mode Choice Behaviour; Research Briefing Sheet 016; Faculty of Built Environment: Bristol, UK, 2007.
17. Ciommo, F., Comendador, J., López-Lambas, M.E., Cherchi, E., & Ortúzar, J. (2014). Exploring the role of social capital influence variables on travel behaviour. *Transportation Research Part A-policy and Practice*, 68, 46-55. doi: 10.1016/j.tra.2014.08.018
18. City of Philadelphia. (2012). *Pedestrian and Bicycle Plan*. Získáno 23.12.2020 z https://www.phila.gov/media/20190516105402/Pedestrian_Bicycle_Plan_2012.pdf
19. City of Portland. (2010). *Standard Concruction Specifications*. Získáno 14.12.2020 z <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/289122>
20. Conley, J., McLaren, A. T. (2009). Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-Mobility.
21. Dawes, R. M. (1980). Social dilemmas. *Annual review of psychology*, 31(1), 169-193. <https://doi.org/10.1146/annurev.ps.31.020180.001125>
22. De Groot, J. I., & Steg, L. (2009). Mean or green: which values can promote stable pro-environmental behavior?. *Conservation Letters*, 2(2), 61-66. <https://doi.org/10.1111/j.1755-263X.2009.00048.x>
23. Eagly, A. H., & Chaiken, S. (1993). *The psychology of attitudes*. San Diego: Harcourt brace Jovanovich college publishers.

24. Emissions. *Hygiena*, 52(Š), 70-72. Získáno 9. března 2021 z https://hygiena.szu.cz/artkey/hyg-200703-0003_Vliv-dopravnich-emisi-na-zdravi.php
25. Engel, C. (1993). Real exchange rates and relative prices: An empirical investigation. *Journal of monetary economics*, 32(1), 35-50. [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(93\)90034-D](https://doi.org/10.1016/0304-3932(93)90034-D)
26. Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. (2008). Interrupting habitual car use : The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 11, 10-23. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2007.05.004>
27. Fazio, R. H. (1990). Multiple processes by which attitudes guide behavior: The MODE model as an integrative framework. In *Advances in experimental social psychology* (Vol. 23, pp. 75-109). Academic Press. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(08\)60318-4](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(08)60318-4)
28. Fortin, N. M. (2005). Gender role attitudes and the labour-market outcomes of women across OECD countries. *oxford review of Economic Policy*, 21(3), 416-438. <https://doi.org/10.1093/oxrep/gri024>
29. Galdames, C., Tudela, A., & Carrasco, J.-A. (2011). Exploring the Role of Psychological Factors in Mode Choice Models by a Latent Variables Approach. *Entrepreneurship Theory and Practice*, 2230(1), 955–980. doi:10.1111/etap.12157
30. Gardner, B., & Abraham, C. (2007). What drives car use? A grounded theory analysis of commuters' reasons for driving. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 10, 187-200. <https://doi.org/10.1016/J.TRF.2006.09.004>
31. Garvill, J., Marell, A., & Nordlund, A. (2003). Effects of increased awareness on choice of travel mode. *Transportation*, 30(1), 63-79. Získáno 20. 9. 2020 z <https://link.springer.com/article/10.1023/A:1021286608889>
32. Haustein, S., Blöbaum, A., Friedrichsmeier, T., Klöckner, C., & Matthies, E. (2008). Zwischen Gewohnheit und Veraenderung: Mobilitaetsverhalten von Studierenden.
33. Haustein, S., Klöckner, C. A., & Blöbaum, A. (2009). Car use of young adults: The role of travel socialization. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 12(2), 168-178. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.10.003>
34. Hertfordshire county council. (1993). *Road traffic regulayion act 1984*. Získáno 10. 10. 2020 z <https://www.hertspastpolicing.org.uk/> <https://doi.org/10.1509/jppm.25.1.90>
35. Hunecke, M., Blöbaum, A., Matthies, E., & Höger, R. (2001). Responsibility and environment: Ecological norm orientation and external factors in the domain of travel

- mode choice behavior. *Environment and behavior*, 33(6), 830-852.
<https://doi.org/10.1177/00139160121973269>
36. Chaiken, S. (1987). The heuristic model of persuasion. In *Social influence: the ontario symposium*, 35, 3-39. Získáno 17.10.2020 z books.google.cz
37. Chng, S., Abraham, C., White, M. P., Hoffmann, C., & Skippon, S. (2018). Psychological theories of car use: An integrative review and conceptual framework. *Journal of Environmental Psychology*, 55, 23-33.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2017.10.009>
38. Kaewklungklom, R., Satiennam, W., Jaensirisak, S., & Satiennam, T. (2017). Influence of psychological factors on mode choice behaviour: Case study of BRT in Khon Kaen City, Thailand. *Transportation research procedia*, 25, 5072-5082.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.213>
39. Kennedy, C., Demoullin, S., & Mohareb, E. (2012). Cities reducing their greenhouse gas emissions. *Energy policy*, 49, 774-777. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2012.07.030>
40. Kerr, S. (1995). An Academy Classic On the folly of rewarding A, while hoping for B. *Academy of Management Perspectives*, 9(1), 7-14.
<https://doi.org/10.5465/ame.1995.9503133466>
41. Klöckner, C. A., & Blöbaum, A. (2010). A comprehensive action determination model: Toward a broader understanding of ecological behaviour using the example of travel mode choice. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 574-586.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.03.001>
42. Klöckner, C. A., & Matthies, E. (2004). How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice. *Journal of environmental psychology*, 24(3), 319-327. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2004.08.004>
43. Lanzendorf, M. (2010). Key events and their effect on mobility biographies: The case of childbirth. *International Journal of Sustainable Transportation*, 4(5), 272-292.
<https://doi.org/10.1080/15568310903145188>
44. Lanzini, P., & Khan, S. (2017). Shedding light on the psychological and behavioral determinants of travel mode choice: A meta-analysis. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 48, 13-27. doi:10.1016/j.trf.2017.04.020
45. Lanzini, P., & Khan, S. (2017). Shedding light on the psychological and behavioral determinants of travel mode choice: A meta-analysis. *Transportation Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 48, 13-27. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.04.020>

46. Lanzini, P., & Khan, S. A. (2017). Shedding light on the psychological and behavioral determinants of travel mode choice: A meta-analysis. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 48, 13-27. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.04.020>
47. Limtanakool, N., Dijst, M., & Schwanen, T. (2006). The influence of socioeconomic characteristics, land use and travel time considerations on mode choice for medium-and longer-distance trips. *Journal of transport geography*, 14(5), 327-341. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.06.004>
48. Lind, H. B., Nordfjærn, T., Jørgensen, S. H., & Rundmo, T. (2015). The value-belief-norm theory, personal norms and sustainable travel mode choice in urban areas. *Journal of Environmental Psychology*, 44, 119-125. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.06.001>
49. Matthies, E., & Blöbaum, A. (2007). Ecological norm orientation and private car use. In *Threats from car traffic to the quality of urban life*. Emerald Group Publishing Limited.
50. Matthies, E., Klöckner, C. A., & Preißner, C. L. (2006). Applying a modified moral decision making model to change habitual car use: how can commitment be effective?. *Applied Psychology*, 55(1), 91-106. <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.2006.00237.x>
51. Ministerstvo životního prostředí. (13.února 2004). *IPPC – Integrovaná prevence a omezování znečištění*. Získáno z <https://www.mzp.cz/ippc>
52. Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Grada Publishing.
53. Mokhtarian, P. L., Salomon, I., & Redmond, L. S. (2001). Understanding the demand for travel: It's not purely'derived'. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 14(4), 355-380. <https://doi.org/10.1080/13511610120106147>
54. Montano, D. E., & Taplin, S. H. (1991). A test of an expanded theory of reasoned action to predict mammography participation. *Social science & medicine*, 32(6), 733-741. [https://doi.org/10.1016/0277-9536\(91\)90153-4](https://doi.org/10.1016/0277-9536(91)90153-4)
55. Nilsson, M., & Küller, R. (2000). Travel behaviour and environmental concern. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 5(3), 211-234. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(99\)00034-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(99)00034-6)
56. Nordlund, A. M., & Garvill, J. (2003). Effects of values, problem awareness, and personal norm on willingness to reduce personal car use. *Journal of environmental psychology*, 23(4), 339-347. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00037-9](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00037-9)

57. Oskamp, S. (2000). A sustainable future for humanity? How can psychology help? *American Psychologist*, 55(5), 496–508. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.55.5.496>
58. Ouellette, J. A., & Wood, W. (1998). Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin*, 124(1), 54–74. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.124.1.54>
59. Peters, G., & Hertwich, E. (2004). *Production factors and pollution embodied in trade: Theoretical development*. Získáno 28. 10. 2020 z <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/242583>
60. Polk, M. (2004). The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in sweden. *Journal of Transport Geography*, 12, 185-195. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.04.002>
61. Polk, M. (2014). Achieving the promise of transdisciplinarity: a critical exploration of the relationship between transdisciplinary research and societal problem solving. *Sustainability science*, 9(4), 439-451. Získáno 17. 9. 2020 z <https://link.springer.com/article/10.1007%252Fs11625-014-0247-7>
62. Polk, N. (1998). *Children of the Dark House: Text and Context in Faulkner*. Mississippi: University Press of Mississippi.
63. Pucher, J., Buehler, R., & Seinen, M. (2011). Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research Part A-policy and Practice*, 45, 451-475. doi:10.1016/j.tra.2011.03.001
64. Ronis, D. L., Yates, J. F., & Kirscht, J. P. (1989). Attitudes, decisions, and habits as determinants of repeated behavior. *Attitude structure and function*, 213, 39. Získáno 23.11. 2020 z books.google.cz
65. Rose, G., & Ampt, E. (1997). Travel blending: an Australian travel awareness initiative. *Transportation Research Part D-transport and Environment*, 6, 95-110. doi:10.1016/S1361-9209(00)00015-8
66. Rundmo, T., Nordfjærn, T., Iversen, H. H., Oltedal, S., & Jørgensen, S. H. (2011). The role of risk perception and other risk-related judgements in transportation mode use. *Safety science*, 49(2), 226-235. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2010.08.003>
67. Saleem, M.A., Eagle, L., & Low, D.R. (2018). Climate change behaviors related to purchase and use of personal cars: Development and validation of eco-socially conscious consumer behavior scale. *Transportation Research Part D-transport and Environment*,

- <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920917304583?via=ihub>
68. Sheller, M. (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 221–242. doi:10.1177/0263276404046068
69. Scheiner, J. (2014). Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. *Journal of Transport Geography*, 37, 47-60. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.04.007>
70. Scheiner, J., & Holz-Rau, C. (2012). Gendered travel mode choice: a focus on car deficient households. *Journal of Transport Geography*, 24, 250-261. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.011>
71. Schneider, R. J. (2013). Theory of routine mode choice decisions: An operational framework to increase sustainable transportation. *Transport Policy*, 25, 128-137. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.10.007>
72. Schoenduwe, R., Mueller, M. G., Peters, A., & Lanzendorf, M. (2015). Analysing mobility biographies with the life course calendar: a retrospective survey methodology for longitudinal data collection. *Journal of Transport Geography*, 42, 98-109. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.12.001>
73. Schwanen, T. (2011). Car use and gender: the case of dual-earner families in Utrecht, The Netherlands. In *Auto Motives*. Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9780857242341-008>
74. Schwartz, S. H. (1977). Normative influences on altruism. In *Advances in experimental social psychology* (Vol. 10, pp. 221-279). Academic Press. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(08\)60358-5](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(08)60358-5)
75. Schwartz, S., & Howard, J.A. (1981). A Normative Decision Making Model of Altruism. *Altruism and helping behavior*, 189-211.
76. Steg, L. (2003). Factors influencing the acceptability and effectiveness of transport pricing. In *Acceptability of transport pricing strategies*. Bingley: Emerald Group Publishing Limited.
77. Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>
78. Steg, L., Dreijerink, L., & Abrahamse, W. (2005). Factors influencing the acceptability of energy policies: A test of VBN theory. *Journal of environmental psychology*, 25(4), 415-425. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2005.08.003>

79. Stern, P. C. (2000). New environmental theories: toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of social issues*, 56(3), 407-424. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00175>
80. Stern, P. C. (2000). Towards a coherent theory of environmentally significant behavior, *journal of social issues*, 56.
81. Stern, P. C., Dietz, T., Abel, T., Guagnano, G. A., & Kalof, L. (1999). A value-belief-norm theory of support for social movements: The case of environmentalism. *Human ecology review*, 81-97.
82. Stradling, S. G., Meadows, M. L., & Beatty, S. (2000). Helping drivers out of their cars Integrating transport policy and social psychology for sustainable change. *Transport policy*, 7(3), 207-215. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00026-3](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00026-3)
83. Šucha, M., Viktorová, L., & Risser, R. (2019). Can an Experience with No Car Use Change Future Mode Choice Behavior?. *Sustainability*, 11(17), 4698. <https://doi.org/10.3390/su11174698>
84. Sunitiyoso, Y. (2008). *Role of social interaction, social learning and social influence in the dynamics of travellers' mode choice behaviour*. Bristol: University of the West of England.
85. Taylor, M. A., & Ampt, E. S. (2003). Travelling smarter down under: policies for voluntary travel behaviour change in Australia. *Transport policy*, 10(3), 165-177. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(03\)00018-0](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(03)00018-0)
86. Tetlock, P. E. (1983). Accountability and complexity of thought. *Journal of Personality and Social Psychology*, 45(1), 74-83. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.45.1.74>
87. Triandis, H. C. (1977). Theoretical framework for evaluation of cross-cultural training effectiveness. *International Journal of Intercultural Relations*, 1(4), 19-45. [https://doi.org/10.1016/0147-1767\(77\)90030-X](https://doi.org/10.1016/0147-1767(77)90030-X)
88. Triandis, H. C. (1980). Reflections on trends in cross-cultural research. *Journal of cross-cultural psychology*, 11(1), 35-58. <https://doi.org/10.1177/0022022180111003>
89. Triandis, H. *Interpersonal Behavior*. Monterey: Brooks and Cole.
90. Van Lange, P. A. (1992). Confidence in expectations: A test of the triangle hypothesis. *European Journal of Personality*, 6(5), 371-379. <https://doi.org/10.1002/per.2410060505>
91. Verplanken, B., Aarts, H., & Van Knippenberg, A. (1997). Habit, information acquisition, and the process of making travel mode choices. *European journal of social*

- psychology*, 27(5), 539-560. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0992\(199709/10\)27:5<539::AID-EJSP831>3.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0992(199709/10)27:5<539::AID-EJSP831>3.0.CO;2-A)
92. Verplanken, B., Aarts, H., Van Knippenberg, A., & Van Knippenberg, C. (1994). Attitude versus general habit: Antecedents of travel mode choice 1. *Journal of applied social psychology*, 24(4), 285-300. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1994.tb00583.x>
93. Verplanken, B., Trafimow, D., Khusid, I. K., Holland, R. W., & Steentjes, G. M. (2009). Different selves, different values: Effects of self-construals on value activation and use. *European Journal of Social Psychology*, 39(6), 909-919. <https://doi.org/10.1002/ejsp.587>
94. Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121-127. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.10.005>
95. Verplanken, B., & Wood, W. (2006). Interventions to break and create consumer habits. *Journal of Public Policy & Marketing*, 25(1), 90-103.
96. Vugt, M. V., Meertens, R., & Lange, P.M. (1995). Car Versus Public Transportation? The Role of Social Value Orientations in a Real-Life Social Dilemma. *Journal of Applied Social Psychology*, 25, 258-278. doi:10.1111/j.1559-1816.1995.tb01594.x
97. Weldon, E., & Gargano, G. M. (1988). Cognitive loafing: The effects of accountability and shared responsibility on cognitive effort. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 14(1), 159-171. <https://doi.org/10.1177/0146167288141016>
98. Wood, W., Tam, L., & Witt, M. G. (2005). Changing circumstances, disrupting habits. *Journal of Personality and Social Psychology*, 88(6), 918-933. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.88.6.918>

PŘÍLOHY

Seznam příloh:

- „Příloha 1: Český abstrakt bakalářské práce“**
- „Příloha 2: Cizojazyčný abstrakt bakalářské práce“**
- „Příloha 3: Struktura rozhovoru pro skupinu A“**
- „Příloha 4: Struktura rozhovoru pro skupinu B“**
- „Příloha 5: Struktura rozhovoru pro skupinu C“**
- „Příloha 6: Ukázka transkripce rozhovoru“**

„Příloha 1: Český abstrakt bakalářské práce“

ABSTRAKT DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: Život bez auta a faktory ovlivňující volbu dopravního módu

Autor práce: Zita Jahodová

Vedoucí práce: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Počet stran a znaků: 77 stran, 154 294

Počet příloh: 6

Počet titulů použité literatury: 98

Abstrakt (800–1200 zn.): 1059

Klíčová slova: dopravní psychologie, život bez auta, volba dopravního módu, udržitelné dopravní módy

Bakalářská práce se zabývá problematikou volby dopravního módu, především jaké faktory vedou k rozhodnutí k životu bez auta a jaké výhody a nevýhody jsou na tomto způsobu shledávány. Teoretická práce je rozdělena do dvou kapitol, přičemž první pojednává o ucelených teoretických modelech vztahujících se k výše zmíněné problematice a druhá zmiňuje další možné faktory ovlivňující dopravní chování. Hlavní výzkumnou otázkou této práce jsou tedy všechny faktory, které ovlivňují rozhodnutí žít bez auta. Pro výzkum byl zvolen kvalitativní design, který zahrnoval analýzu tří skupin respondentů. První skupinou byli respondenti, kteří nikdy nezačali řídit, druhá zahrnovala jedince, kteří se auta vzdali a třetí ty, které donutily okolnosti vzdát se auta. Data byla sbírána formou polostrukturovaného rozhovoru a následně analyzována pomocí metody zakotvené teorie. Výsledky ukazují, že hlavními faktory vedoucími k životu bez auta jsou vnímaná nepotřebnost auta, finanční náklady a strach ze řízení. Roli zde hraje také koncept dobrovolnosti a vnitřní motivace.

„Příloha 2: Cizojazyčný abstrakt bakalářské práce“

ABSTRACT OF THESIS

Title: Life without a car and factors influencing our means of transport preferences

Author: Zita Jahodová

Supervisor: doc. PhDr. Matúš Šucha, Ph.D.

Numberofpages and characters: 77 pages, 154 294

Numberofappendices: 6

Numberofreferences: 98

Abstract (800–1200 characters): 1156

Key words: traffic psychology, life without a car, travel mode choice, sustainable traffic modes

The bachelor's thesis deals with the issue of the choice of transport mode, especially which factors lead to a decision to live without a car, and its advantages and disadvantages are found in this way. The theoretical thesis is divided into two chapters, the first is about theoretical models related to the above-mentioned issue and the second mentioning other possible factors affecting traffic behaviour. The main research question of this work is what are all the factors that influence the decision to live without a car. A qualitative design was chosen for the research, which included an analysis of three groups of respondents. The first group were respondents who never started driving, the second included individuals who gave up the car and the third who forced the circumstances to give up the car. The data was collected in the form of a semi-structured interview and subsequently analyzed using the grounded theory method. The results show that the main factors leading to a life without a car are perceived car unnecessaryness, financial costs and fear of driving. The concept of volunteering and internal motivation also plays a role here.

„Příloha 3: Struktura rozhovoru pro skupinu A“

Kolik vám je let?

Jaký je váš rodinný stav? Jste svobodná/ý, vdaná/ženatý, rozvedená/ý ...?

Co máte vystudováno? (ZŠ, SŠ, SOU, VŠ)

Jaký je váš aktuální stav na trhu práce? Studujete, pracujete, jste OSVČ, na rodičovské, v důchodu ...?

Bydlíte v Olomouci nebo jinde?

Jaká je infrastruktura a jaké jsou dopravní spoje v místě vašeho bydliště?

Jak se v současnosti běžně dopravujete?

- do práce (jak daleko, jak dlouho)
- na nákupy (kdo jezdí, jak často)
- za volnočasovými aktivitami
- za příbuznými (jak často, kam; potřebují pomoc, např. zdravotně?)
- na výlety (jak často, kam)
- na dovolenou (ČR, zahraničí)

Jaké to pro vás je? (pozitiva, nevýhody)

Jak dlouhé jsou tyto cesty? Máte s sebou zavazadla? Pokud ano, jak jsou velká?

Podle čeho volíte dopravní prostředek?

Co máte na tomto způsobu cestování rádi?

Co se Vám naopak až tak moc nelíbí?

Jakou roli hrají ve způsobu Vašeho cestování finance?

Máte kolo?

Permanentku na MHD?

Slevy do vlaků či autobusů?

Co máte rádi na:

- kole
- chůzi
- MHD
- dálkových vlacích
- dálkových autobusech

Co ne?

Máte děti?

Kolik máte dětí a jak jsou staré?

Jak jste se dřív dopravovali s dětmi?

(Jak se vaše děti dopravují teď?)

Uvažovali jste někdy o změně Vašich způsobů cestování? Co vás od ní odrazuje?

Máte či měli jste někdy auto? Proč/ proč ne? (z jakých důvodů jste si nepořídili)

Co na to říkala rodina/děti?

Co na to říkali přátelé? Bavili jste se někdy o tom, jak se dopravujete?

1. Jaké způsoby dopravy jste jako rodina používali? Jak jste se dopravoval/a například do školy, na kroužky, na výlety a vaši rodiče do práce?

2. **Vlastnila** vaše rodina auto?

Jaký měla vaše rodina k autu vztah?

Na co všechno vaše rodina auto používala?

Jak často a na jaké vzdálenosti jste cestovali autem?

Používali jste na cestování i jiné dopravní prostředky? Jaké?

3. Pokud Vaše rodina **nevlastnila** auto, jakým způsobem jste se přepravovali?

Jak jste vnímal/a, že nemáte auto?

Přál/a jste si někdy, abyste měli auto? A pokud ano, v jakých situacích?

Co vám naopak připadalo pozitivní na tom, že nemáte auto?

4. Žil/a jste s rodinou ve městě nebo na vesnici?

Jaká tam byla infrastruktura? Například dálnice, železnice, autobusová doprava, tramvaje.

Jaká byla dostupnost MHD?

Jaké byly spoje a jejich frekvence?

5. Měli v době vašeho dětství a dospívání **rodiče vašich přátel** auto?

Jak jste to vnímal/a? Bylo to běžné? Nebo se například přátelé vychloubali? Záviděl/a jste jim?

Bylo vám jich líto?

6. Mluvil/a jste někdy s přáteli o výhodách a nevýhodách vlastnictví auta? Pokud ano, kdy? A jaké byly argumenty, které jste zmiňovali? Co jste si o těchto argumentech myslel/a?

7. Přáli si vaši přátelé mít v 18 letech vlastní auto?

A kolik vašich přátel mělo v 18 letech vlastní auto? Jakým způsobem jej získali? Dostali ho?

Našetřili si na něj?

Přál/a jste si někdy vlastní auto? A pokud ano, pamatujete si od kdy?

8. Dělali jste si s vašimi přáteli všichni řidičský průkaz v 18 letech?

Získal/a jste řidičský průkaz v 18 letech? Proč/Proč ne?

Získal/a jste řidičský průkaz později než v 18 letech? Proč/Proč ne?

Jaké zkušenosti, zážitky a pocity si odnášíte z autoškoly? Můžete zhodnotit například lektora, jízdy, celkový dojem či vaše pocity.

9. Dpravoval/a jste se někde společně s přáteli?

Dělali jste společné výlety? Pokud ano, jaký způsob dopravy jste volili?

Co bylo na tomto způsobu cestování dobrého?

Co vám naopak nevyhovovalo?

10. Obecně, jaké zážitky máte spojené s užíváním auta? Máte třeba nějaké špatné zkušenosti? Jaký vztah máte k řízení auta? Baví vás řízení?

Uvažovali jste někdy o tom, že si auto pořídíte? V jaké situaci? Pro jaké účely? Proč to nakonec neklaplo?

11. Máte v rodině auto?

Kdo ho využívá, pro jaké účely a jak často?

Co je pro vás na používání auta dobrého?

Jaké jsou pro vás zápory používání auta?

Užíváte pořád auto na místě spolujezdce nebo jste bez auta kompletně?

Pokud používáte auto jako spolujezdec – jak často? Z jakých důvodů?

Co se vám na tom líbí?

Co se vám na tom nelíbí?

Chcete začít používat auto? Pokud ano, proč a k jakým účelům?

„Příloha 4: Struktura rozhovoru pro skupinu B“

Kolik vám je let?

Jaký je váš rodinný stav? Jste svobodná/y, vdaná/ženatý, rozvedená/y ...?

Máte děti?

Kolik máte dětí a jak jsou staré?

Jaké je vaše nejvyšší dosažené vzdělání? (ZŠ, SŠ, SOU, VŠ)

V jak velké obci nebo městě bydlíte?

Jaká je infrastruktura a jaké jsou dopravní spoje v místě vašeho bydliště?

Jaký je váš aktuální stav na trhu práce? Studujete, pracujete, jste OSVČ, na rodičovské, v důchodu ...?

Musíte do práce/do školy dojíždět? Jak daleko? Čím? Jak dlouho?

Jaké to pro vás je?

Uvažoval/a jste o změně? Co vás od ní odrazuje?

ČÁST 1

A teď tedy k samotnému výzkumu. Nyní bude následovat několik otázek, ve kterých se budeme zajímat o to, jaké způsoby dopravy jste využíval/a v dětství a dospívání.

1. Jaké způsoby dopravy jste jako rodina používali? Jak jste se dopravoval/a například do školy, na kroužky, na výlety a vaši rodiče do práce?

2. **Vlastnila** vaše rodina auto?

Jaký měla vaše rodina k autu vztah?

Na co všechno vaše rodina auto používala?

Jak často a na jaké vzdálenosti jste cestovali autem?

Používali jste na cestování i jiné dopravní prostředky? Jaké?

3. Pokud Vaše rodina **nevlastnila** auto, jakým způsobem jste se přepravovali?

Jak jste vnímal/a, že nemáte auto?

Přál/a jste si někdy, abyste měli auto? A pokud ano, v jakých situacích?

Co vám naopak připadalo pozitivní na tom, že nemáte auto?

4. Žil/a jste s rodinou ve městě nebo na vesnici?

Jaká tam byla infrastruktura? Například dálnice, železnice, autobusová doprava, tramvaje.

Jaká byla dostupnost MHD?

Jaké byly spoje a jejich frekvence?

ČÁST 2

Další otázky se týkají způsobů dopravy vašich vrstevníků během vašeho dětství a dospívání.

1. Měli v době vašeho dětství a dospívání rodiče vašich přátel auto?

Jak jste to vnímal/a? Bylo to běžné? Nebo se například přátelé vychloukali? Závídel/a jste jim?

Bylo vám jich líto?

2. Přáli si vaši přátelé mít v 18 letech vlastní auto?

A kolik vašich přátel mělo v 18 letech vlastní auto? Jakým způsobem jej získali? Dostali ho?

Našetřili si na něj?

Přál/a jste si někdy vlastní auto? A pokud ano, pamatujete si od kdy?

3. Dělal/a jste si s vašimi přáteli všichni řidičský průkaz v 18 letech?

4. Dopravoval/a jste se někam společně s přáteli?

Dělali jste společné výlety? Pokud ano, jaký způsob dopravy jste volili?

Co bylo na tomto způsobu cestování dobrého?

Co vám naopak nevyhovovalo?

5. Mluvil/a jste někdy s přáteli o výhodách a nevýhodách vlastnictví auta? Pokud ano, kdy? A jaké byly argumenty, které jste zmiňovali? Co jste si o těchto argumentech myslel/a?

ČÁST 3

V další části se vás budeme ptát na vaši vlastní zkušenost s autem.

1. Získal/a jste řidičský průkaz v 18 letech?

Proč/Proč ne?

Získal/a jste řidičský průkaz později než v 18 letech?

Proč/Proč ne?

Jaké zkušenosti, zážitky a pocity si odnášíte z autoškoly? Můžete zhodnotit například lektora, jízdy, celkový dojem či vaše pocity.

2. Jaké další zážitky máte spojené s užíváním auta? Máte třeba nějaké špatné zkušenosti?

Jaký vztah máte k řízení auta? Baví vás řízení?

Kdy jste začal/a jezdit autem?

Máte v rodině auto?

Kdo ho využívá, pro jaké účely a jak často?

Pro jaké účely jste používal/a auto vy?

Jak často jste používal/a auto?

Co bylo na používání auta dobrého?

Co na tom naopak nebylo dobrého?

3. Kdy jste začal/a přemýšlet nad tím, že nebudete používat auto?

Proč jste začal/a přemýšlet nad tím, že nebudete používat auto?

Co na to říkala rodina?

Co na to říkali přátelé?

4. Zkoušel/a jste se už vzdát auta?

Na jak dlouho?

Jaká byla pozitiva a jaká negativa?

Na čem to ztroskotalo?

5. Přemýšlel/a jste někdy o tom, že byste auto nemohl/a řídit?

Z čeho byste měl/a obavy?

6. Co vás vedlo k tomu přestat používat auto?

Od kdy a na jak dlouho jste přestal/a používat auto?

Jaké to bylo bez auta na začátku?

Jak se změnila vaše denní rutina?

Co na tom bylo nejtěžší?

8. Užíváte pořád auto na místě spolujezdce nebo jste se auta vzdal/a kompletně?

Pokud používáte auto jako spolujezdec – jak často? Z jakých důvodů?

Co se vám na tom líbí?

Co se vám na tom nelíbí?

9. Jaké dopravní prostředky nyní používáte a k jakým účelům?

Co se vám na novém způsobu dopravy líbí?

Jak se cítíte ohledně nepoužívání auta?

Chcete začít používat auto znovu? Pokud ano, proč a k jakým účelům?

ČÁST 4

V poslední části se budeme ptát na otázky týkající se vašich návyků a rutin ohledně dopravy.

1. Jak často cestujete a kam?

Jak dlouhé jsou tyto cesty?

Cestujete sami nebo s dětmi?

Máte s sebou zavazadla? Pokud ano, jak jsou velká?

Jakými dopravními prostředky cestujete?

A co je na tomto způsobu přepravy pozitivního a co je na tom negativního? Je něco z toho pro vás výzva?

2. Kolik automobilů a bicyklů vlastní vaše domácnost?

Jaká je vaše ekonomická situace?

Máte permanentku na MHD nebo jiné slevy, například inKartu na vlak?

3. Jak se děti dostávají do školy a na kroužky? A jaké jsou výhody a nevýhody tohoto způsobu dopravy?

Kdo provádí běžné nákupy potravin a jak se u toho dopravuje?

Jak daleko žijí vaši příbuzní? Jak často a jakými prostředky je navštěvujete? Z jakých důvodů/při jaké příležitosti?

Potřebuje někdo z rodiny vaši pomoc, například ze zdravotních důvodů? Jak často ji potřebují?

4. Přemýšlíte nad změnou vašich dopravních návyků? Pokud ano, co vás k tomu přivedlo?

Z jakých důvodů chcete vaše dopravní návyky změnit?

V jakých situacích chcete způsob dopravy změnit? Pro jaký druh cest?

„Příloha 5: Struktura rozhovoru pro skupinu C“

Kolik vám je let?

Jaký je váš rodinný stav? Jste svobodná/y, vdaná/ženatý, rozvedená/y ...?

Máte děti?

Kolik máte dětí a jak jsou staré?

Jaké je vaše nejvyšší dosažené vzdělání? (ZŠ, SŠ, SOU, VŠ)

Jaký je váš aktuální stav na trhu práce? Studujete, pracujete, jste OSVČ, na rodičovské, v důchodu ...?

V jak velké obci nebo městě bydlíte?

Jaká je infrastruktura a jaké jsou dopravní spoje v místě vašeho bydliště?

Jak se v současnosti běžně dopravujete?

Musíte do práce dojíždět? Jak daleko? Čím? Jak dlouho?

Jaké to pro vás je?

ČÁST 1

A teď tedy k samotnému výzkumu. Nejdřív bychom chtěli zjistit, jak jste se dopravoval/a předtím, než jste dostal/a zákaz řídit.

1. Jak jste auto do té doby využíval/a? Pro jaké účely? (práce, nákupy, výlety, dovolená, děti...)

Jak často jste do té doby autem jezdil/a?

Řekl/a byste, že autě (byl/a) nějakým způsobem závislý/á? (pracovně, děti, ...)

2. Jak často cestujete a kam?

Jak dlouhé jsou tyto cesty?

Cestujete sami, nebo s dětmi?

Máte s sebou zavazadla? Pokud ano, jak jsou velká?

Jakými dopravními prostředky cestujete? Jakými jste cestovali dřív?

A co je na tomto způsobu přepravy pozitivního a co je na tom negativního? Je něco z toho pro vás výzva?

3. Kolik automobilů a bicyklů vlastní vaše domácnost?

Kdo provádí běžné nákupy potravin a jak se u toho dopravuje?

Řekl/a byste, že je pro Vás cestování bez auta větší, nebo menší finanční zátěž?

Máte permanentku na MHD nebo jiné slevy, například inKartu na vlak?

4. Jak daleko žijí vaši příbuzní? Jak často a jakými prostředky je navštěvujete? Z jakých důvodů/při jaké příležitosti?

Potřebuje někdo z rodiny vaši pomoc, například ze zdravotních důvodů? Jak často ji potřebují?

Chybí Vám v tomto případě auto? Jak tyto situace řešíte?

Jak se děti dostávají do školy a na kroužky? A jaké jsou výhody a nevýhody tohoto způsobu dopravy?

ČÁST 2

5. Od kdy nemůžete řídit? (Jak už je to dlouho?) Na jak dlouho?

6. Jak jste se o tom dozvěděl/a, že už nebudete řídit? Jaká byla v tu chvíli vaše reakce?

(Věděl/a jste už předem, že nebudete moci řídit? Jak jste to bral/a?)

7. Jaké to bylo bez auta na začátku?

Jak se změnila vaše denní rutina?

Co na tom bylo nejtěžší?

8. Přemýšlel/a jste někdy dřív o tom, že byste autem nemohl/a jezdit? Z čeho jste měl/a obavy?

A přemýšlel/a jste někdy nad tím, že nebudete používat auto? Pokud ano, kdy a proč?

9. Zkoušel/a jste se někdy předtím už vzdát auta? Na jak dlouho?

Jaká byla pozitiva a jaká negativa? Na čem to ztroskotalo?

10. Jaké se objevují reakce, když se někdo dozví, že nemůžete řídit?

Jak to vnímáte?

Reagoval/a jste na to dřív jinak, změnilo se to v průběhu času?

11. Užíváte pořád auto na místě spolujezdce nebo jste se auta vzdal/a kompletně?

Pokud používáte auto jako spolujezdec – jak často? Z jakých důvodů?

Co se vám na tom líbí?

Co se vám na tom nelíbí?

12. Jaké dopravní prostředky nyní používáte a k jakým účelům?

Co se vám na novém způsobu dopravy líbí?

Jak se cítíte ohledně nepoužívání auta?

Chcete začít používat auto znovu? Pokud ano, proč a k jakým účelům?

ČÁST 3

13. Jaké způsoby dopravy jste jako rodina používali? Jak jste se dopravoval/a například do školy, na kroužky, na výlety a vaši rodiče do práce?

14. Vlastnila vaše rodina auto?

Jaký měla vaše rodina k autu vztah?

Na co všechno vaše rodina auto používala?

Jak často a na jaké vzdálenosti jste cestovali autem?

Používali jste na cestování i jiné dopravní prostředky? Jaké?

15. Pokud Vaše rodina nevlastnila auto, jakým způsobem jste se přepravovali?

Jak jste vnímal/a, že nemáte auto?

Přál/a jste si někdy, abyste měli auto? A pokud ano, v jakých situacích?

Co vám naopak připadalo pozitivní na tom, že nemáte auto?

16. Žili jste s rodinou ve městě nebo na vesnici?

Jaká tam byla infrastruktura? (například dálnice, železnice, autobusová doprava, tramvaje,...)

Jaká byla dostupnost MHD?

Jaké byly spoje a jejich frekvence?

17. Měli v době vašeho dětství a dospívání rodiče vašich přátel auto?

Jak jste to vnímali? Bylo to běžné? Nebo se například přátelé vychloubovali? Závíděli jste jim? Bylo vám jich líto?

18. Přáli si vaši přátelé mít v 18 letech vlastní auto?

A kolik vašich přátel mělo v 18 letech vlastní auto? Jakým způsobem jej získali? (Dostali ho? Našetřili si na něj?)

Přál/a jste si někdy vlastní auto? A pokud ano, pamatujete si od kdy?

19. Dělali jste si s vašimi přáteli všichni řidičský průkaz v 18 letech?

Získal/a jste řidičský průkaz v 18 letech? Proč/Proč ne? Kdy jste začal/a jezdit autem?

(Získal/a jste řidičský průkaz později než v 18 letech? Proč/Proč ne?)

Jaké zkušenosti, zážitky a pocity si odnášíte z autoškoly? (zhodnotit například lektora, jízdy, celkový dojem či vaše pocity)

20. Dopravoval/a jste se někam společně s přáteli?

Dělali jste společné výlety? Pokud ano, jaký způsob dopravy jste volili?

Co bylo na tomto způsobu cestování dobrého?

Co vám naopak nevyhovovalo?

21. Jaké další zážitky máte spojené s užíváním auta? Máte třeba nějaké špatné zkušenosti?

22. Mluvil/a jste někdy s přáteli o výhodách a nevýhodách vlastnictví auta? Pokud ano, kdy? A jaké byly argumenty, které jste zmiňovali? Co jste si o těchto argumentech myslel/a?

23. Obecně, jaký vztah máte k řízení auta? Baví vás řízení?

Co bylo na používání auta dobrého?

Co na tom naopak nebylo dobrého?

24. Uvažujete, po Vašich aktuálních zkušenostech, nad změnou vašich dopravních návyků? Jakým způsobem?

Pokud ano, co vás k tomu přivedlo? / Z jakých důvodů chcete vaše dopravní návyky změnit?

V jakých situacích chcete způsob dopravy změnit? Pro jaký druh cest?

Pokud neuvažujete, resp. se chcete vrátit k používání auta, proč? Pro jaký druh cest?

„Příloha 6: Ukázka transkripce rozhovoru“

Kdy jste začal/a jezdit autem?

V 18

Máte v rodině auto?

Rodiče mají auto.

Kdo ho využívá, pro jaké účely a jak často?

Rodiče do práce, na nákupy, k babičce.

Pro jaké účely jste používal/a auto vy?

Hlavně když jsme jeli k babičce.

Jak často jste používal/a auto?

Ten první rok zhruba jednou týdně.

Co bylo na používání auta dobrého?

Když jsem řídila já, tak to bylo dobré pro naše, že oni nemusí řídit. A já jsem to brala tak, že se natrénuju a pak budu líp řídit.

Co na tom naopak nebylo dobrého?

Nemohla jsem pít, někdy to byl docela stres, hlavně, když jsme jeli od té babičky a naši něco málo vypili, tak už byly ne tak trpělivý. Ale přemýšlím, jestli jsem někdy využila to auto... asi jednou, jak jsem měla kamarádku z vesnice a už ji tam nic nejelo, tak jednou jsem jela za ní, že jsem využila to, že umím řídit, půjčila jsem si to auto a jela jsem tam., protože bych se nedostala autobusem. Ale jinak ne.

3. Kdy jste začal/a přemýšlet nad tím, že nebudete používat auto?

No já jsem ve druháku na výšce jela na Erasmus, a to jsem byla rok na Erasmu, takže jsem rok neřídila. A vlastně potom když jsem se vrátila, tak jsem se bála, nechtělo se mi to znovu učit, a tak jsem si řekla, že na to kašlu, že se to učit nebudu, že auta jsou stejně hrozná.

V čem jsou hrozná?

No tak já studuju environmentální studia, takže to mám tak, že auto by se mělo používat jen když je to opravdu nutné a ne když je MHD a vlaky. A taky jsem si řekla, že pokud

bych uměla řídit, tak občas se stane, že si řeknu, že radši pojedu autem, než čekat na ten autobus a tak. Takže když vlastně řídit nebudu, tak nebudu mít tohle lákadlo a budu nucená jet na tom kole nebo autobusem. Takže prvotní důvod byl, že jsem to zapoměla na tom Erasmu, protože to jsem asi rok a půl neřídila a i předtím jsem nejezdila na velké dálky. No a pak jsem si řekla, že toho využiju a potom na základě toho jsem se vědomě rozhodla, že už řídit nebudu.